N.º 29 / FEVEREIRO 1974 / ANO III

revista da ARMADA

sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
A. Coutinho	**Efemérides Navais** Festival Náutico na Baia de Cascais em 1907	4
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** O Gótico – *Um estilo pouco enraizado em Portugal*	8
R. Coentro	**Eis Lagos!**	11
Redacção	**Voz da Abita**	12
M. Horta	**Notícias Pessoais**	13
S. Elpídio	**A Pátria Honrai**	14
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	15
A. Fonseca	**Desportos**	16
M. do Vale	**Quando a Marinha tinha asas...**	18
M. do Vale	**Curiosidades**	22
G. Brandão	**Filatelia**	23
S. Elpídio	**Reportagem**	24
S. Machado	**Quarto de Folga**	32

Navio-Escola «Sagres» – Navegando, corrida de sacos para ajudar a passar o tempo.

REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
do Ministério da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Ministério da Marinha
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 29 / FEVEREIRO DE 1974 / ANO III

Preço de venda avulso	3$00
Assinaturas anuais:	
Continente e Ilhas	24$00
Ultramar e Brasil (Via marítima)	26$00
Ilhas (via aérea)	59$00
Ultramar (via aérea)	113$00

Na capa:

Belém – Por entre mastros de embarcações de recreio o Padrão dos Descobrimentos
(Foto de A. Fernandes, Fotog. do Gab. Fotogr. do EMA)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

nota de abertura

A LISTA DA ARMADA

Segundo alguns historiadores, a primeira Lista da Armada data de 1770. Era manuscrita, e chamou-lhe o seu autor «Mapa dos Oficiais do Corpo de Marinha segundo a ordem das suas antiguidades nos seus respectivos Postos desde o dia da primeira Praça».

Hoje, a Lista da Armada é um vistoso livro de capa azul, com mais de 680 páginas que contêm, além de vasta compilação de legislação respeitante ao Ministério da Marinha, listas de antiguidades dos oficiais e sargentos.

Este livro é, sem sombra de dúvida, o mais famoso e o mais lido entre os oficiais da nossa Armada. Até se atingir o posto de primeiro-tenente pouco importância se lhe dá, mas, daí para cima... que contas se fazem nas suas páginas cheias de anotações a lápis vermelho! Se fulano passar à Reserva... se cicrano for para o Ultramar... se beltrano for dado por incapaz para o serviço...

E, à medida que se vai subindo de posto, cada vez é mais consultada. Fazem-se os raciocínios mais complicados, admitem-se as hipóteses mais absurdas mas, arranja-se sempre uma vaga para promoção! Quanto mais não seja, e até chegar o dia fatídico da passagem à Reserva, invoca-se o conhecido ditado: «Enquanto há vida, há esperança...»

E assim, a Lista da Armada, nosso «best-seller», é uma fonte inesgotável de meditação. Quantas alegrias e surpresas... quantas desilusões e desenganos...

Com.

EFEMÉRIDES NAVAIS
Festival Náutico na Baia de Cascais em 1907

Antes do início do cortejo, o transporte de guerra «Pero de Alenquer» (ex-navio mercante inglês «Thomas Stephanes») evolucionou, à vela, por entre os navios da Divisão Naval de Instrução.

«Para receber a alta honra e a prova de simpatia e apreço que Sua Majestade a Rainha D. Amélia houve por bem conferir à nossa Marinha de Guerra com a oferta de uma bandeira bordada por suas próprias mãos, a Liga Naval promoveu o grande festival de 13 de Outubro.» Com estas palavras iniciavam os Anais do Clube Militar Naval de Outubro de 1907 a notícia da efeméride naval que estamos a referir.

A Marinha Portuguesa começava realmente, no final do século XIX e inícios do século XX, a ressurgir e o País a retomar consciência da sua vocação ultramarina graças às Campanhas que alcançavam o seu termo, do que era prova a visita ao Ultramar de S. A. R. o príncipe D. Luiz Filipe nesse ano de 1907, e também atlântica com o estreitamento das relações com o Brasil de que seria ponto culminante a visita àquele País de S. M. el-rei D. Carlos, projectada pàra meados de 1908.

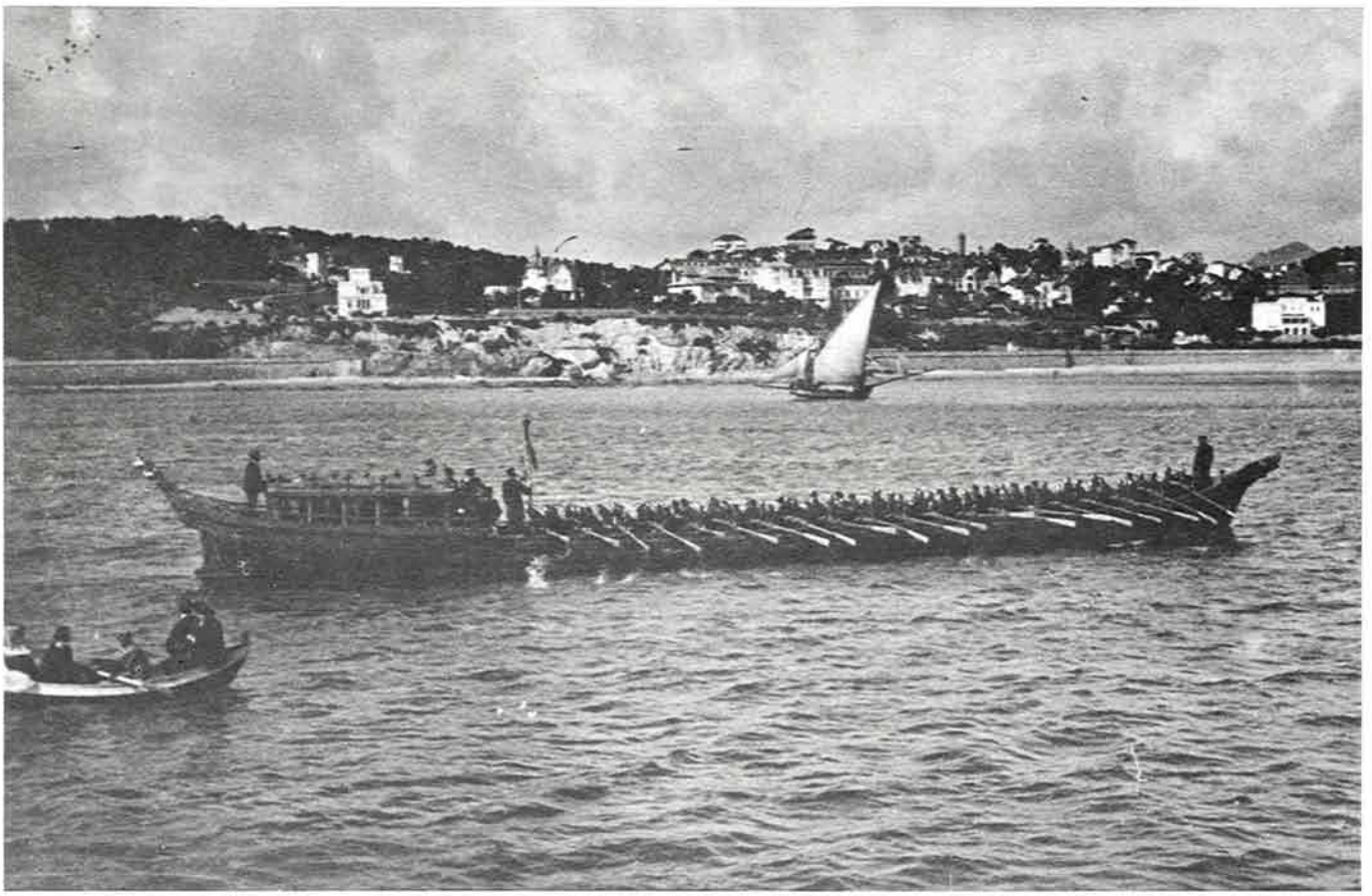
Toda esta política implicava o fortalecimento dos reduzidos meios navais existentes e, conscientes desta necessidade, era a própria rainha que, com o seu gesto, pretendia apontar o caminho a seguir, e prestigiar ainda mais a Corporação através da qual Portugal dera «Novos Mundos ao Mundo».

Para a realização de cerimónia de tão alto significado foi escolhida a baía de Cascais, célebre pela sua beleza, e que tanto carinho merecia à Família Real desde que o Rei Marinheiro D. Luiz, saudoso talvez dos largos horizontes perdidos pela sua inesperada elevação ao trono, viera residir, no Verão, para o modesto palácio da Cidadela, dando à pequena e adormecida Vila de pescadores, que a custo se refazia da destruição quase total que sofrera com o terramoto de 1755, o brilho e foros de autêntica «Vila da Corte».

A comissão organizadora do festival, presidida pelo então major-general da Armada, vice-almirante conselheiro Guilherme Augusto de Brito Capello, irmão do célebre explorador, e também distintíssimo oficial, negociador do tratado de Simulambuco que trouxera à Coroa de Portugal, por livre vontade dos seus habitantes, o território de Cabinda, não se poupou a esforços para que aquele atingisse a dignidade requerida, tendo até trazido embarcações representativas das actividades marítimas do Norte do País, para se incorporarem no cortejo que havia de acompanhar os reis a bordo do cruzador «Dom Carlos», a maior unidade combatente que existiu na nossa Armada até hoje, escolhido para receber a bandeira oferecida pela rainha.

Cerca do meio-dia fundeara na baía o vapor «São Miguel», da Empresa Insulana de Navegação, cheio de gente que vinha de Lisboa assistir ao festival. Pouco antes largara ferro o transporte «Pero de Alenquer» que, sob o comando do distinto manobreiro capitão-tenente Macieira, evolucionara à vela por entre os navios fundeados.

Pelas duas horas da tarde a Família Real toma lugar no bergantim real onde vai o cofre com a bandeira que a Senhora D. Amélia oferece à Armada. Nas galeotas tomam assento os ajudantes d'ordens, camaristas, damas de serviço, veadores das Majestades, ministro da Marinha conselheiro Pires d'Ornellas, etc.

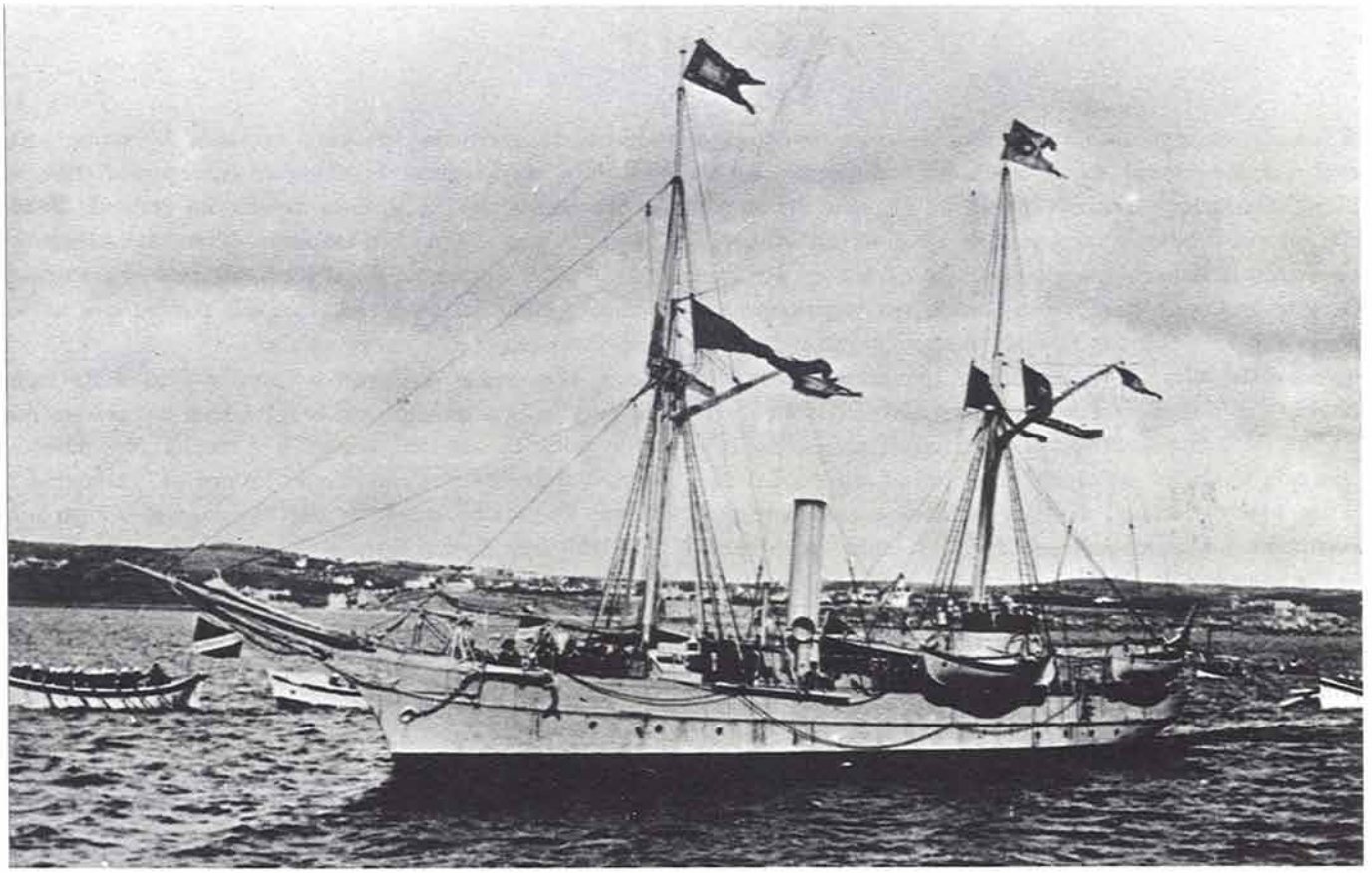


O bergantim real onde seguia a Família Real e o cofre com a bandeira.

Sigamos, embora não textualmente, o relato do jornal «O Século» de 14 de Outubro de 1907, procurando manter quanto possível, o sabor da época.

O dia estava magnífico. Estavam na baía de Cascais muitas embarcações que embandeiravam em arco, o «yacht» real «D. Amélia», a Divisão Naval de Instrução, comandada pelo contra-almirante José Cesário da Silva, também membro da comissão organizadora, e constituída pelos cruzadores «Dom Carlos», «São Rafael» e «Vasco da Gama», pela canhoeira-torpedeira «Tejo» com a sua notável silhueta de 4 chaminés e canhoneiras «Tavira», «Bérrio» e «Diu», e ainda vedetas, escaleres e barcos a vapor, embarcações de vela e remo de recreio, etc.; presentes também os torpedeiros n.os 2, 3 e 4.

Forma-se o cortejo: torpedeiros n.os 2 e 3, bergantim real, galeota pequena, saveira real, escaler de serviço do ministro da Marinha, dois salva-vidas do Real Instituto de Socorros a Náufragos, canhoneira «Tavira» com a deputação da Sociedade de Geografia, um salva-vidas, vapores «Fulminante» e Lidador» com as deputações do Clube Militar Naval e Liga Naval, ambos embandeirados com antigas bandeiras e galhardetes, barcos de pesca «Deus Te Guie» e «Senhora da Conceição» da Póvoa do Varzim, uma outra embarcação da Póvoa rebocada por um escaler a vapor, quatro barcos de Esposende, duas jangadas de cortiça com um homem e uma mulher, sargaceiros da Apúlia, uma barca de Avintes remada por mulheres e outra por homens, lan-



A canhoneira «Tavira», embandeirada com antigas bandeiras portuguesas, onde seguia a deputação da Sociedade de Geografia.

chas a vapor dos navios de guerra rebocando escaleres dos navios, de remos ao alto e, fechando o cortejo, o torpedeiro n.º 4.

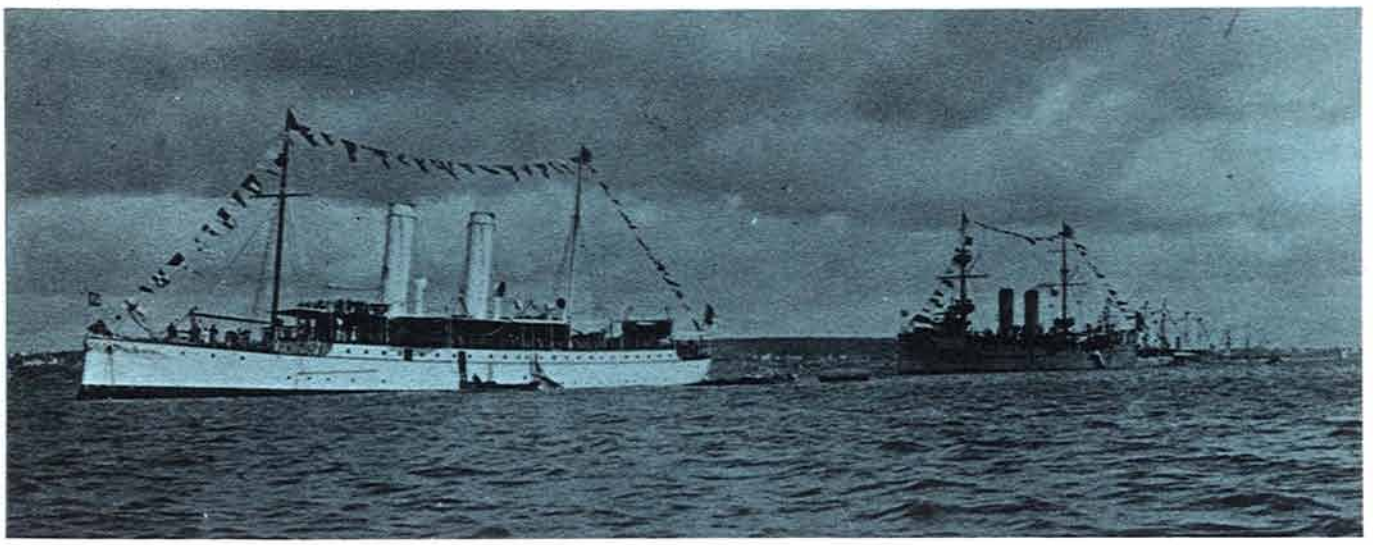
Prendem a atenção de todos os barcos do Norte, especialmente o «D. Carlos», «D. Amélia», «Coragem» e «Sr. N'Agonia», de Esposende, bem como os de Avintes, todos com tripulações envergando trajos regionais.

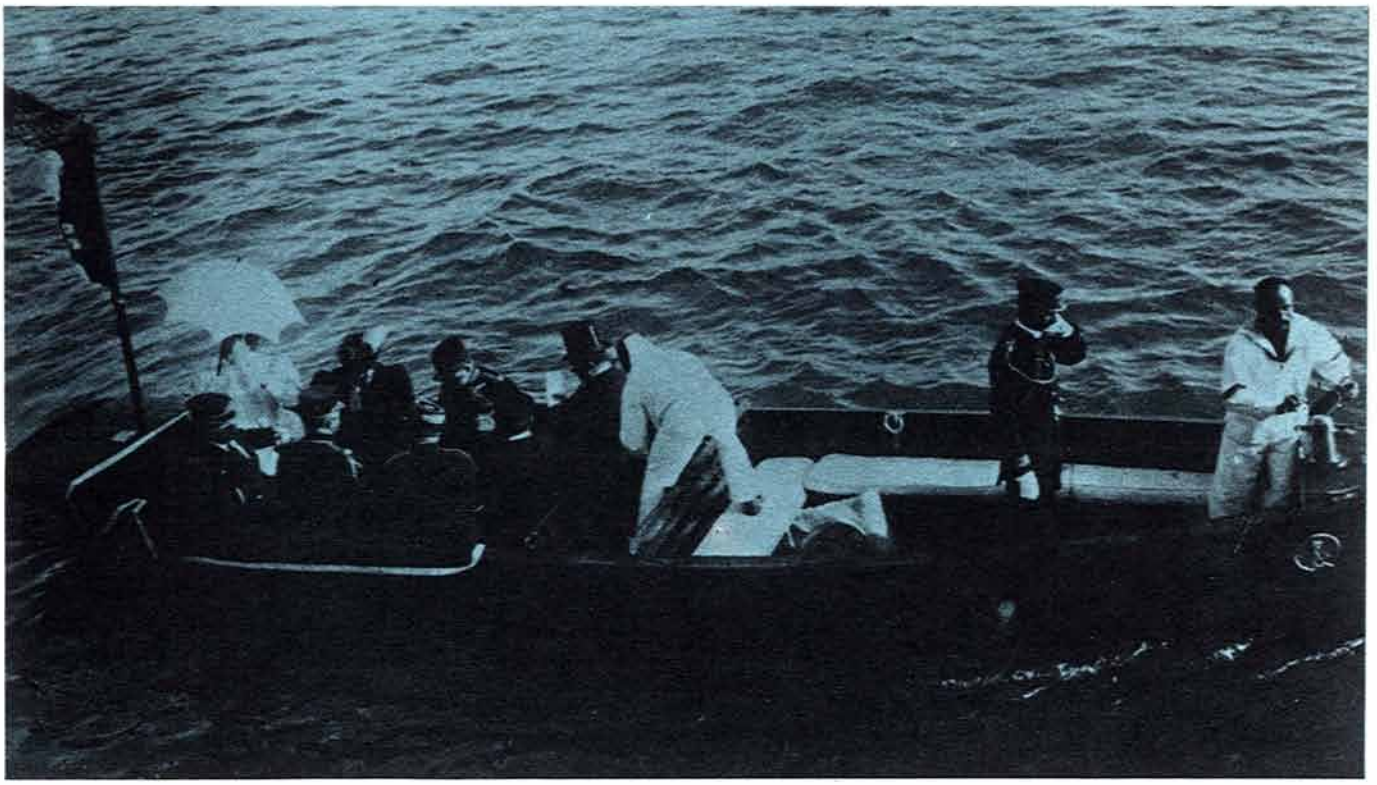
O cortejo vai passando entre os navios de guerra que salvam ao Pavilhão Real até que, percorrido o trajecto marcado, o bergantim atraca ao «Dom Carlos», as Majestades desembarcam e o cofre com a bandeira é conduzido para a tolda da ré, sendo depois a bandeira entregue por S. M. a rainha D. Amélia ao comandante do navio, a qual é içada às 3 horas e 15 minutos da tarde.

Deu-se então princípio à 2.ª parte do programa que constou de regatas de canoas, baleeiras e escaleres dos navios de guerra, corridas de natação entre marinheiros das suas guarnições, e um torneio de «water-polo» entre duas equipas do Corpo de Marinheiros da Armada, que ficou empatado.

Iniciou-se a seguir a parte propriamente dita do festival com que finalizava o programa. Após evoluções dos torpedeiros, o torpedeiro n.º 3 lançou um torpedo ao velho casco do pontão «Pedro Nunes», atingindo-o em cheio, partindo-o ao meio. Em seguida o torpedeiro n.º 2

O iate real «Amélia» e o cruzador «Dom Carlos», após a entrega da bandeira.





Regresso, a terra, da Família Real (Rei D. Carlos, rainhas D. Amélia e D. Maria Pia, príncipe real D. Luiz Filipe e infantes D. Manuel e D. Afonso).

lança-lhe outro torpedo que acaba com o casco que se desfaz em estilhas submergindo em dois segundos. Assim acabou honrosamente o velho navio da Marinha de Guerra, que, como o «clipper» inglês «Thermopylae», conquistara a fama de ser o mais rápido navio de vela do seu tempo.

Após uma demonstração do lançamento de um torpedo automóvel pela canhoneira-torpedeira «Tejo», terminou o festival, já de noite, com um ataque simulado dos torpedeiros aos navios da Divisão Naval fundeados. Às 9 1/2 da noite os navios da Divisão apagaram as luzes, começando a servir-se dos projectores para se defenderem dos barcos torpedeiros que os vinham atacar. Às 9 horas e 40 minutos, do cruzador «Dom Carlos» foi disparado um tiro, sinal de ter descoberto os torpedeiros e em seguida todos os navios fizeram um «nutrido fogo» que se prolongou durante vinte minutos, conseguindo pôr «fora de combate» dois torpedeiros, não evitando que o 3.º «torpedeasse» um dos navios.

Reminiscências de Porto Artur, pois a guerra Russo-Japonesa poucos anos antes terminada, devia estar bem presente na mente de todos!

Terminamos estas descoloridas notas com outro trecho do mesmo artigo dos Anais do Clube Militar Naval: «A data de 13 de Outubro será sempre de grande gala para a Marinha que todos os anos irá neste dia ao festival, cada vez mais brilhante, expor ao público na baía de Cascais a bandeira oferecida por S. M. a rainha D. Amélia, e mostrar com evoluções cada vez mais completas a S. M. como aquela soube apreciar e nunca esquecer a honra que recebeu, e ao País como ela se prepara para que se tire o máximo proveito do capital por ela despendido.»

Mas, o Homem põe e Deus dispõe... Com o assassinato do rei e do príncipe real em 1 de Fevereiro de 1908 e as vicissitudes políticas que se lhe seguiram, nunca mais se voltou a realizar o Grande Festival Náutico de Cascais.

P. Azevedo Coutinho
Cap.-frag.

Fotografias gentilmente cedidas pelo Exm. Sr. eng.º D. Manuel Custello Branco.

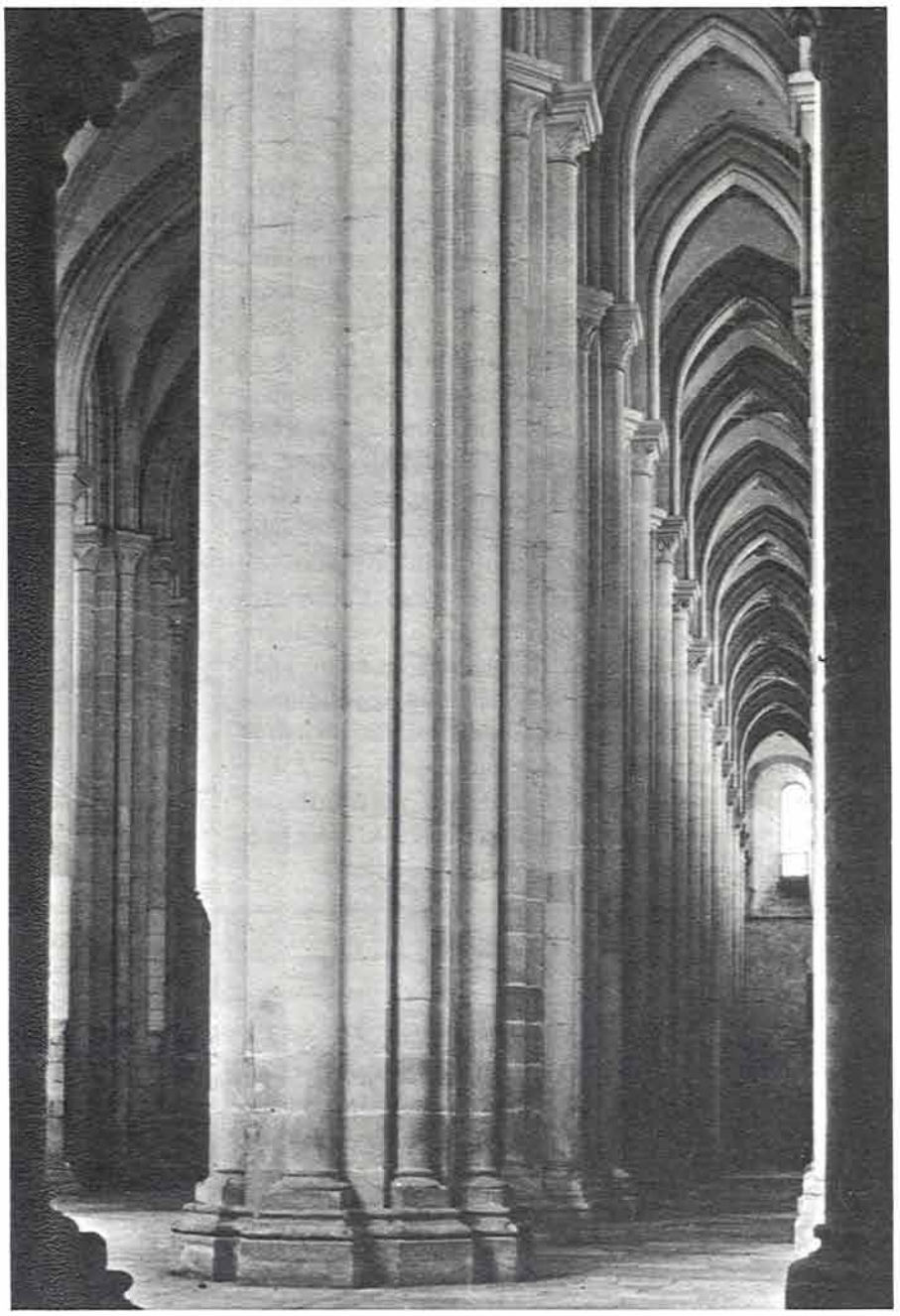
BOAS FESTAS

Agradecemos e retribuímos as Boas Festas que tiveram a gentileza de nos endereçar as seguintes individualidades: Octávio Manuel Pires Lavado Soeiro, do Instituto Hidrográfico; Carlos Guerreira, mar. FZ, S.P.M. 2171; Virgílio G. Sousa, ex-mar. M, de Carvalhais; Comissão Administrativa da Delegação de Oeiras da Liga dos Combatentes; comandante da Armada espanhola D. Juan A. Moreno Azuar; comandante Adriano Chuquere, Norfolk, U.S.A.; Carlos Manuel Estrela, de Ponta Delgada; 1.º sarg. C Horácio G. Torres, de S. Tomé; Aníbal Augusto Garcia Freitas, do Porto; António Duarte Veira, de Lisboa; Hernâni Lopes, de Lisboa; Faroleiros do Farol do Cabo de S. Vicente; Associação dos Antigos Marinheiros da Armada, de Lourenço Marques; Corpo de Polícia dos Estabelecimentos de Marinha; 1.º ten. José do Carmo Medeiros de Almeida; 2.º ten. SG Fernando Gama Brandão, da Amadora; «Jornal do Exército»; D. Maria de Lourdes F. N. de Matos, de Linda-a-Velha; e Raul Fernando Miranda Coentro, de Alhandra.

O GÓTICO

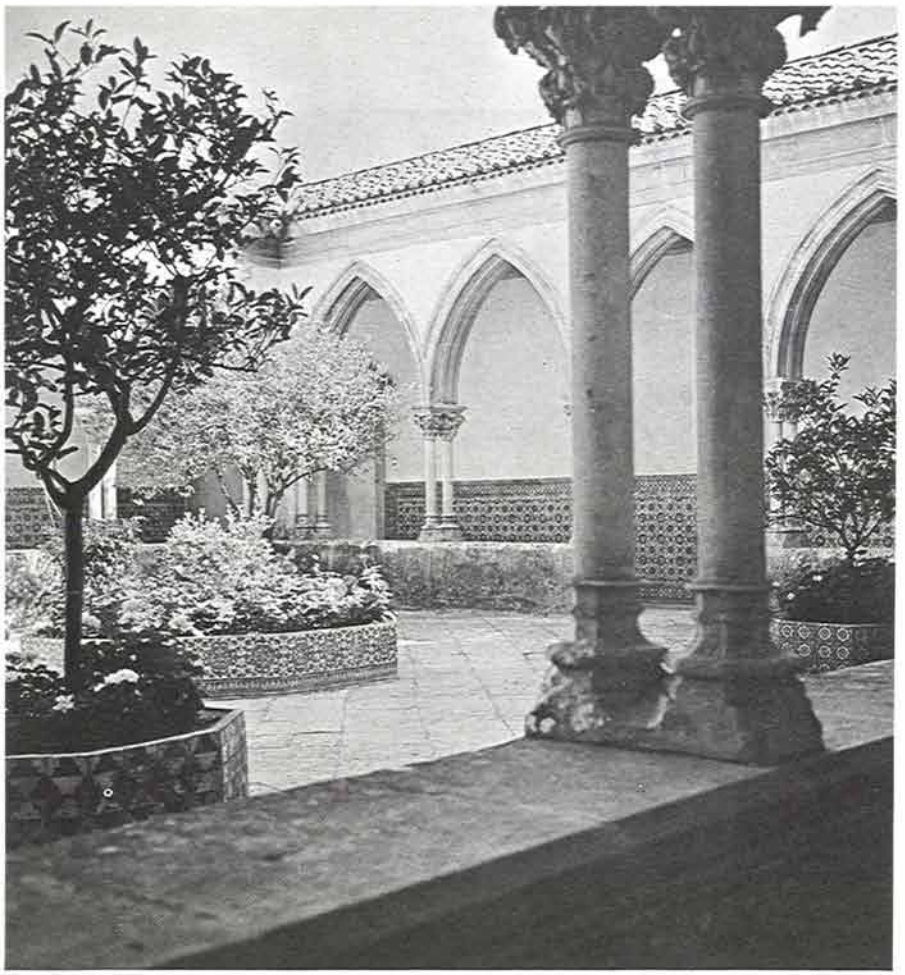
Um estilo pouco enraizado em Portugal

Mosteiro de Alcobaça – Nave lateral da igreja.



Os mosteiros de Alcobaça e da Batalha são, hoje em dia, os expoentes máximos da arquitectura gótica em Portugal, já que o do Carmo, em Lisboa, sacrificado pelo terramoto de 1755, apenas deixa entrever, nas poéticas ruínas que ainda permanecem, o que teria sido o templo mandado erguer por Nun'Ávares. Quando se entra na igreja do mosteiro de Alcobaça, a sensação é de assombro e estupefacção. Na realidade, somos esmagados pela vastidão e altura da nave central e sentimos a vertigem dessa fuga para as alturas que as estreitas naves laterais criam ao guindarem as suas abóbadas ao nível da axial. Quase nem se chega a sentir o peso da cobertura, tão alta e distante ela fica de nós, flutuando no espaço, apoucada ainda pela robustez das colunas possantes, em fileiras de tramos apertados, separando as três naves.

O gótico de Alcobaça é de origem cisterciense, pois os monges pertenciam à Ordem de Cister. Daí, a austeridade do estilo, sem os ornatos, esculturas e vitrais que caracterizam o gótico magnificente das grandes catedrais francesas. Também se não vêem em Alcobaça os arcobotantes já presentes na Batalha e que são uma característica do gótico tradicional, descarregando verticalmente, sobre os muros em que se apoiam,

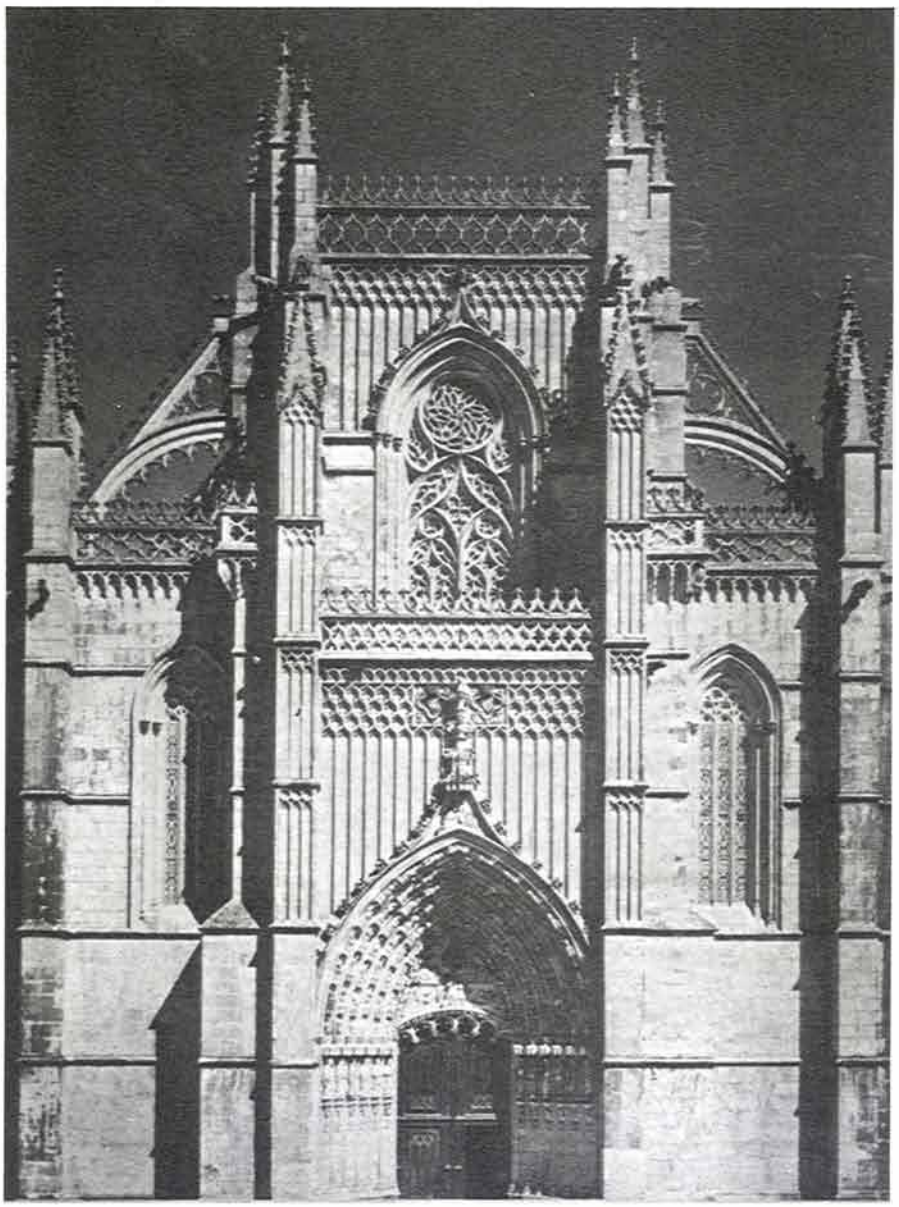


Claustro do Convento de Cristo em Tomar.

os esforços laterais da abóbada central. A construção da igreja é contemporânea da Sé Velha de Coimbra e da Sé de Évora, que são em estilo românico. Erguida no último quartel do século XII, Alcobaça permanece como um monumento singular – o mais belo de quantos ergueu, em toda a Europa, a Ordem de Cister. De entre os elementos arquitectónicos que caracterizam o gótico, sobressaem os arcos ogivais, as abóbadas de nervura também em ogiva, e as frestas extensamente rasgadas em altura. A fachada da igreja do mosteiro de Alcobaça está hoje muito desfigurada em relação à sua traça inicial e apresenta um aspecto barroco que não tinha. Mantêm-se na sua pureza primitiva o pórtico e a belíssima rosácea que o sobrepuja. Os muros ameados são ainda uma reminisciência das igrejas-fortalezas e encontram-se noutros monumentos góticos portugueses de importância menor como o mosteiro de Sta. Clara em Vila do Conde e o de Leça do Balio.

Depois de Alcobaça, a maior obra gótica é a Batalha. Entre estes dois marcos, situa-se o período dionisíaco que viu florescer, a par dos cantares de amigo e dos Cancioneiros, igrejas e mosteiros mais modestos, de um gótico mais nacionalizado e despojado. Foram erguidos pela devoção de franciscanos e dominicanos que, pelos seus votos, preferiram a singeleza e austeridade do estilo à efloresçência dos ornatos e ao flamejar dos pináculos já característicos da Batalha e das grandes catedrais de França. Pertencem a este ciclo o mosteiro de Odivelas, Santa Clara a Velha em Coimbra, S. Francisco no Porto, a Sé de Silves, etc.

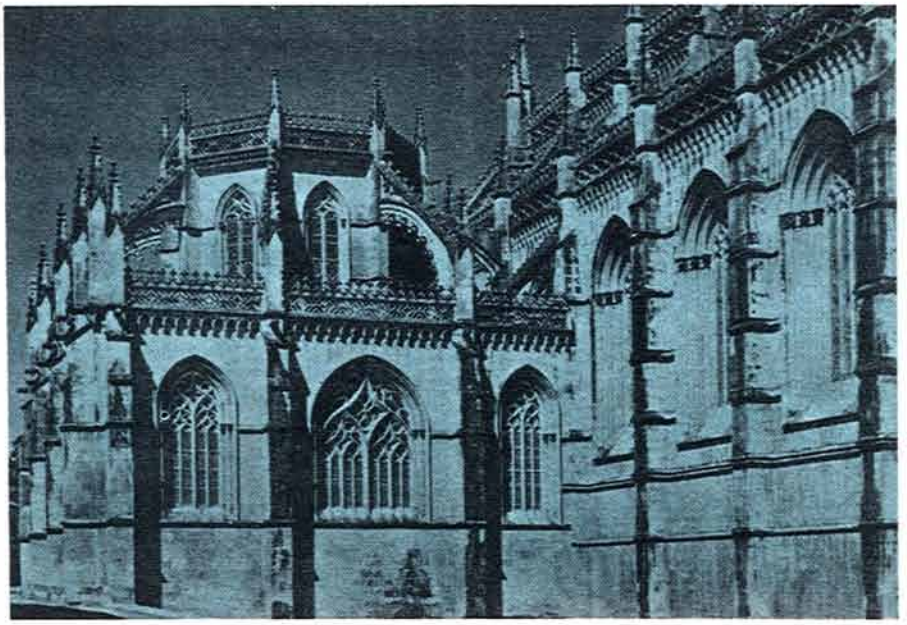
Foi preciso esperar pelo surto de renovação nacional que se seguiu a Aljubarrota para ver surgir o



Mosteiro da Batalha – Fachada principal da igreja.

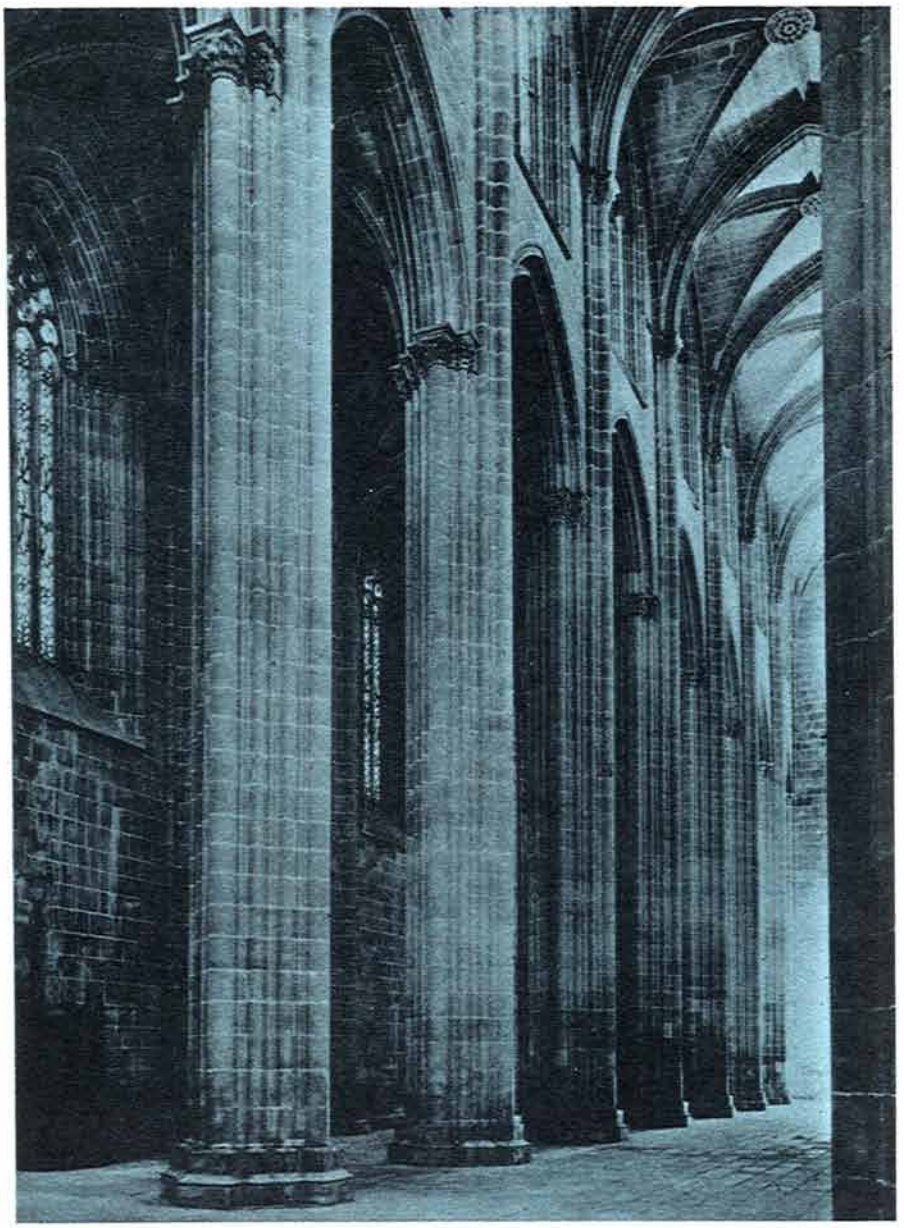
monumento mais impressionante que se conhece em Portugal – «A BATALHA». O estilo, na parte da construção que corresponde ao período joanino (1388-1433), é de raiz inglesa, designado por «estilo perpendicular», patente nas linhas verticais e horizontais e nas estrias que enquadram e ornamentam a fachada. A visão do Mosteiro, quando o contemplamos do alto dos terrenos que o dominam, impressiona pela profusão dos pináculos, pela cor rósea da pedra, pelo delicado dos lavores e pelo jogo variado dos volumes onde sobressaem os arcobotantes como elemento característico do gótico. Na fachada sem torres, entre dois contrafortes, cava-se o portal em sucessivas arquivoltas de arcos ogivais, povoadas de figuras em toda a extensão. Encimando o pórtico destaca-se uma belíssima fresta flamejante de delicado e complexo lavor. Dentro, uma nave central muito bela, de alta abóbada em ogivas, é iluminada do alto pela luz que se filtra pelas frestas rasgadas por cima dos arcos divisórios das naves, formando o «clerestory». Mais baixas, as naves laterais recebem luz através de belas janelas góticas com vitrais manuelinos. (A arquitectura gótica portuguesa não chegou a assimilar a arte do vitral como complemento obrigatório do estilo.)

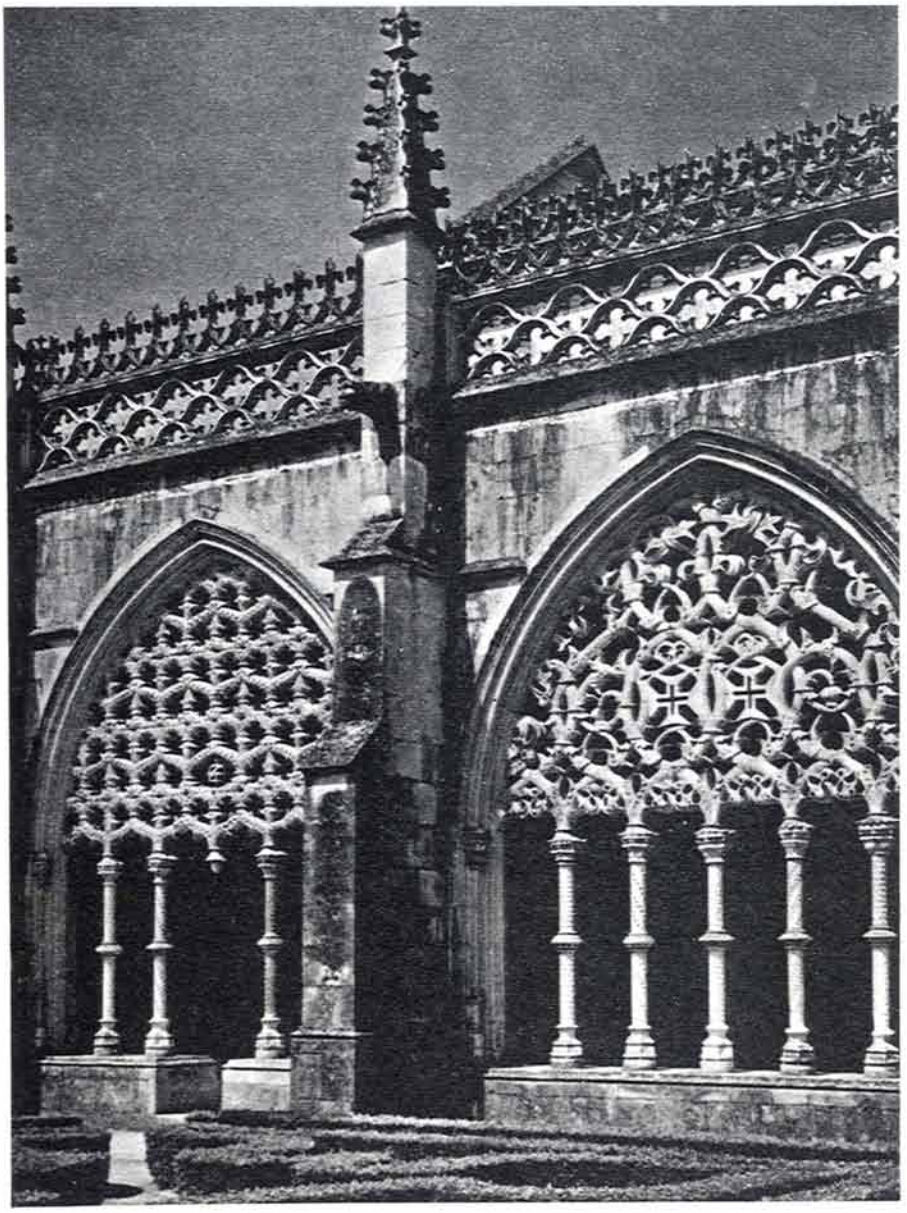
Ao período joanino correspondem a igreja, o claustro real, a sala do capítulo e a capela do fundador. Trabalharam na obra, durante o reinado de D. João I, os arquitectos Afonso Domingues que a projectou e Huguete, vindo de Inglaterra. Estes arquitectos, imprimiram ao gótico que utilizaram uma grande pureza e dignidade. O conjunto sofreu acrescentos posteriores em todos os reinados até D. Manuel I. Por isso nem tudo é gótico na Batalha e, quando passamos ao claustro real, com abóbadas em ogiva e com aberturas de arcos ogivais assentes em colunas finas de capiteis preciosamente lavrados – tudo no mais puro gótico –



Mosteiro da Batalha – Capela do Fundador e fachada lateral. da igreja vendo-se os arcobotantes.

Mosteiro da Batalha – Nave central da Igreja.





Bandeiras manuelinas do claustro real da Batalha.

deparamos com os vãos dos arcos preenchidos por uma decoração manuelina de magnifico rendilhado, onde se vêem cruzes de Cristo e esferas armilares e que é obra do arquitecto Boitaca.

D. Duarte mandou construir, no topo da igreja, a rotunda octogonal que é o panteão da Inclita Geração.

D. Afonso V acrescentou mais um claustro de grande auteridade de linhas, ao gosto franciscano. Do reinado de D. Manuel são a decoração do claustro real e as Capelas Imperfeitas, essa maravilha assombrosa em que a pedra se tornou renda e que só tomou tal designação por não ter sido acabada. O estilo, porém, é já outro – estilo tipicamente nacional, afastado dos cânones clássicos do gótico. Portugal criava, alicerçado neste último, um estilo arquitectónico verdadeiramente seu – o Manuelino.

O. Lemos
Cap.-frag.

"EIS LAGOS"

Eis Lagos, sobre o mar, portas abertas,
Num eterno evocar de marinheiros,
Falando dos que foram os primeiros
Nos mares e nas terras descobertas!

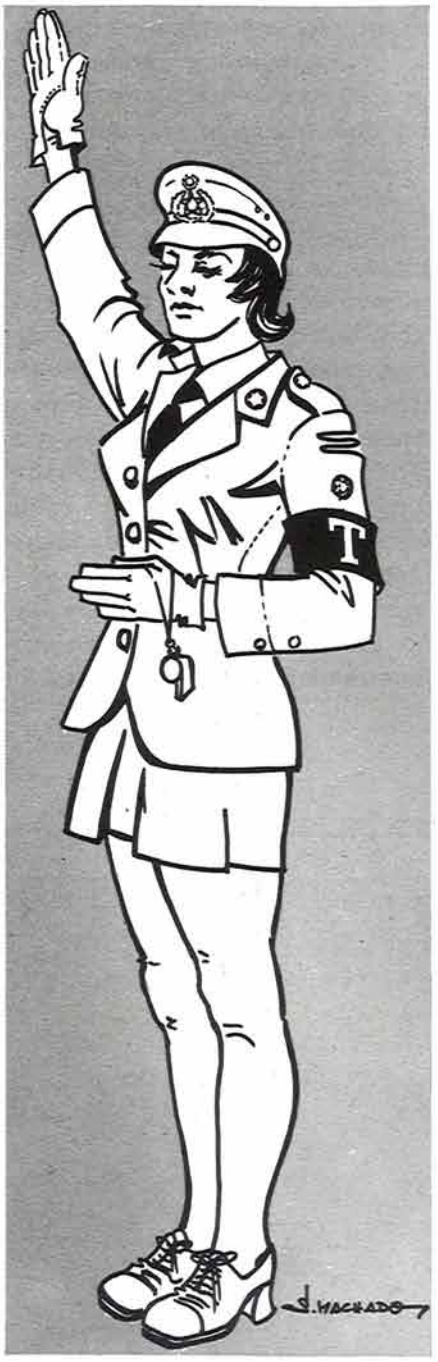
Eis Lagos, que mantém inda despertas
Lembranças dos antigos pioneiros
Andaluzes, que nos bojos dos veleiros,
Rumaram às paragens mais desertas!

Eis Lagos, a cidade cativante,
Relembrando a presença do Infante,
E toda uma epopeia colossal;

Eis Lagos, porta aberta sobre o mar,
Cidade que ficou a demarcar
As glórias dos heróis de Portugal!...

Porto Santo, Out. 73
R. F. Coentro

voz da abita



Recebemos mais uma carta do «Pezinhos», cabo M, que diz assim:

«Lisboa, Janeiro de 1974.

«Desta vez venho por bem e não com as rabugices do costume. É raro mas, volta e meia também tenho momentos de boa disposição.

«O que me valeu foi ser da escola antiga que me ensinou a ter paciência... Mesmo assim, custou-me um bocado esta viagem na «Sagres». Andar à vela e a 5 nós nos tempos que vão correndo, pode ser muito romântico mas, francamente, já se não usa!

«Mas que bela inovação vim encontrar em Lisboa: mulheres polícias! Até que enfim Marinha e PSP vão fazer as pazes e ficar amigos! Até que enfim acabam as zaragatas entre nós! Estou felicíssimo.

«O meu compadre Chico, que é pessoa que vive bem, foi-me esperar ao Alfeite e trouxe-me de carro para a cidade. Foi então que pela primeira vez vi uma delas. Fazia o lugar de sinaleiro no Terreiro do Paço e eu fiquei tão agradavelmente surpreendido que pedi ao Chico para parar um bocadinho para a ver melhor. Mas, ela é que não esteve pelos ajustes, e com uma apitadela e um sorriso mandou-nos seguir. Tive pois de me contentar em a ver de fugida, primeiramente através da «vigia» de bombordo e depois pela «popa», até desaparecer quando «guinámos» para a Rua Augusta. Muito senhora de si em cima do «cesto da gávea», regulava o trânsito com uma desenvoltura e uma elegância que era um gosto de ver.

«Agora sim, tenho esperanças que isto entre nos eixos. Com homens já está visto que não vai...

«Vou terminar saudando as simpáticas agentes da autoridade, que vêm de certeza pôr termo aos tradicionais «desaguisados» entre marinheiros e polícias.

«Acabem-me com o granel em que anda o trânsito nesta cidade de Lisboa, multem sem dó nem piedade os espertalhões que andam sempre a furar para passar à frente dos outros, os que buzinam por tudo e por nada, os que estacionam nos passeios, impedindo os peões de circular, os que andam

em «rali» pelas ruas, os que passam com o vermelho aceso, os que insultam toda a gente... E se algum recalcitrar e for necessário metê-lo na ordem, contem com a ajuda da Marinha. É só apitar que nós aparecemos logo...»

«P. S. — A «malta» anda para aí a dizer que também devia haver «mulheres marinheiras». E porque não? Até ficavam certas, coisas que parecem erradas, como a ronda, a ordenança... etc. E se assim vier a acontecer, então sim, volto logo para o mar...»

Do capitão-de-fragata D. Juan A. Moreno Azuar, da Armada espanhola, frequentando o Instituto Superior Naval de Guerra, recebemos uma amável carta que tomamos a liberdade de transcrever:

«Lisboa 14 Die 73
Exmo Sr. D. António Júlio Malheiro do Vale, comodoro de la Marina Portuguesa.
Sr. almirante: por intermedio y amabilidade de mi querido camarada, cap. de m. g. Sousa Machado, he recibido los números correspondientes a estes dos últimos años de la «Revista da Armada». Por muchos motivos es pera mi um gran placer el poseerlos.
A través de su lectura estoy llegando a conocer, todavia más, a «nossa Briosa». Es complemento lógico de mis estudios en su bonito país.
Su presentación, contenido y «ambientacion» a los fines que persigue, me parecen de um gran acierto. En nuestra Marina no tenemos nada parecido y creo seria un buen ejemplo a imitar.

Este regalo, que lo será tambien para mis hijos, en los que... «Fica cá um bichinho...», es una muestra más de la amabilidad de la Marina Portuguesa.
Gracias Sr. Almirante! Aprovecho la ocasión para desear a Su Excelencia y a todo el personal que colabora en la revista un Natal mui feliz y un Prospero Año Nuevo.»

Do nosso assinante Adelino Nunes Diogo, de Espinho, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Com os meus respeitosos cumprimentos estou enviando a V. Ex.ª a quantia de 50$00 pelo cheque n.º 416 738, que se destina ao pagamento da renovação da minha assinatura da vossa, para mim mui excelente, «Revista da Armada», respondendo assim ao obséquio do envio do recibo n.º 496.
«Sobram uns «pozinhos» que V. Ex.ª destinará nesta quadra do Natal a algum bem, que entenda.
«Embora tenha o tempo muito ocupado, mas creia que não fica uma única página da nossa «saborosa» Revista por ler.
«Estou muito contente por ter, em boa hora, assinado a nossa Revista. Traz-nos um «cheiro a marinha», mas sem o enjoo de quem anda embarcado, quer dizer saboreamos o seu conteúdo sem «penar» (1) como os que lá andam!... e dá-nos a conhecer muito da nossa gloriosa Armada.
«Que Deus preserve a «Revista da Armada», com o desejo de que se dupliquem os assinantes em 1974, são os votos deste vosso amigo e assinante.

«(1) penar, no sentido do enjoo.»

---

notícias pessoais

CASAMENTOS

1.º ten. João Manuel Pinto Bastos Ribeiro Ferreira com D. Maria Amália Sá Linhares de Andrade, em 8-11-73.
Guarda-marinha Telmo Augusto Gonçalves com D. Cândida Maria Fernandes Gonçalves, em 3-11-73.
Guarda-marinha Humberto Armando Cardoso de Sá Gomes com D. Margarida Maria Teles Abreu Violante, em 6-12-73.
Asp. FZ RN Luís Mário Pais Paiva de Andrada com D. Maria da Conceição Brasão Osório de Barros, em 8-11-73.
Asp. RN João Fernando Esteves Pinto Almeida com D. Neusa Maria Cunha Bárrio Vieira, em 10-11-73.
Asp. RN José Avelino Abreu Aguiar com D. Ana Teresa Ventura do Vale Costa, em 1-12-73.
1.º sarg. H António Rodrigues da Silva Vilhena com D. Maria Isabel Astias Penaças da Silva, em 17-10-73.
2.º sarg. ARE Carlos dos Santos Natário com D. Maria Luísa das Dores Santos, em 15-12-73.
3013/70/C. AE Armando Manuel de Jesus Barradas com D. Zulmira Dias, em 10-11-73.
485/Mar. M RF José Luciano de Sousa com D. Gertrudes Luciano, em 22-11-73.
1532/70/Mar. T Romão António R. Canastreiro com D. Claudina Maria de Matos Almeida, em 17-10-73.
3103/71/Mar. A Amadeu da Costa com D. Maria Luísa Rebelo, em 21-10-73.
1481/71/1.º gr. C José António Valente Cerqueira com D. Rosinda Maria Gomes Dias, em 4-11-73.
1402/72/2.º gr. M Mário Jordão Monteiro Mirotes com D. Olívia da Silva, em 7-10-73.

PASSAGENS À RESERVA

Com. José Rodrigues Alho, em 19-11-73.
Cap. m. g. EMQ Amílcar de Sousa Brito e Abreu, em 31-10-73.

Cap. m. g. MN José Nicolau Cardoso Martins, em 14-11-73.
Cap. m. g. MN José Freire de Vasconcelos Carneiro e Meneses, em 28-11-73.
Cap. m. g. MN Henrique de Oliveira Alves, em 5-12-73.
Cap. m. g. AN António Pinhão Borges, em 12-12-73.
1.º ten. SG Augusto Baptista, em 25-10-73.
1.º ten. SG José de Jesus Portela, em 25-10-73.
1.º ten. SG António Pimenta Lopes, em 16-12-73.
2.º ten. SG Fernando Pereira de Melo, em 16-12-73.
2.º sarg. TF Manuel Fernandes Luís, em 13-12-73.

APOSENTAÇÕES

Em 31-12-73:
Luciano Vieira, chefe de secção do Q. P. C. M. M.
José Dias Rodrigues Matias, contramestre de 1.ª classe do Q. P. C. M. M.
Artur de Oliveira Santos, servente especializado do Q. P. C. M. M.

FALECIMENTOS

Cap. m. g. EMQ RF Aluino Martins da Silva, em 14-12-73.
Cap. ten. Joaquim Aguiar Neves Lopes, em 13-12-73.
1.º Ten. SG FR José Miguel Afonso, em 30-12-73.
1.º sarg. L Fidelino Marreiros, em 24-12-73.
1.º sarg. L José Parreira Simões, em 24-12-73.
1.º sarg. A RA Guilherme Barros Lima Júnior, em 25-11-73.
1.º sarg. SG RF Dionísio Santos da Costa Correia, em 23-11-73.
1.º sarg. M RF José Maria Lopes, em 4-12-73.
854/C. F RA José António Godinho, em 27-11-73.
1182/C. TFD João Ferreira, em 14-12-73.
338/65/C. C João Tito da Silva Filipe, em 14-12-73.
794/70/Mar. FZ Joaquim da Silva Correia, em 10-12-73.
2500/70/1.º gr. CM Filipe Manuel Pereira Moniz, em 19-12-73.
1450/71/1.º gr. FZE Fernando Luís dos Santos Varandas Ribeiro, em 20-12-73.
2638/72/2.º gr. FZE Joaquim Fernando de Oliveira Duarte, em 12-12-73.
José Eugénio dos Santos Vieira, operário especial do Q. P. C. M. M., em 6-12-73.

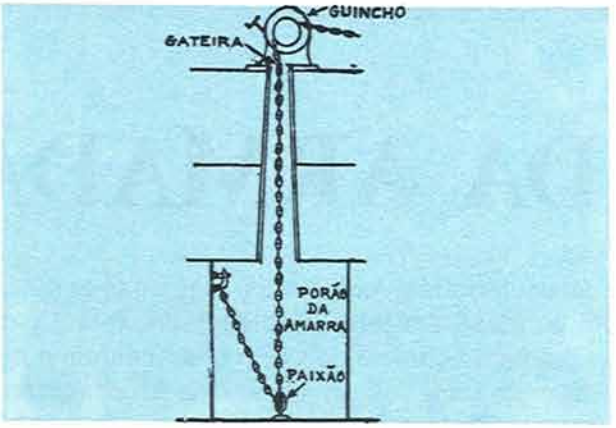
a Pátria honrai

Sangue frio e coragem demonstrados debaixo de fogo, no decurso de uma operação, valeram ao 1.º grumete fuzileiro especial n.º 1746/70 FERNANDO ESTEVES a justa atribuição da medalha da Cruz de Guerra de 3.ª classe com que foi condecorado. Participando numa operação em Moçambique, foi o 1.º grumete ESTEVES ferido na emboscada preparada à sua Unidade após um golpe de mão realizado sobre um destacamento inimigo. Embora ferida, aquela praça que transportava a bazooka, avançou com a sua arma em direcção ao inimigo com o objectivo de o intimidar, mas, dado o seu estado, como não lhe fosse possível servir-se dela, pegou na metralhadora ligeira de um camarada, também ferido, e fez fogo, contribuindo deste modo com a sua acção para que o inimigo batesse rapidamente em retirada.

N. R. – O 1.º grumete Esteves é natural de Quintela da Lapa, concelho de Cernancelhe, distrito de Viseu.

Terminologia Naval

Braga – manilha que enfia num olhal do porão da amarra chamado paixão onde se fixa o chicote da amarra. Este sistema de fixação da amarra, directamente à paixão, tem sido actualmente substituido por outro processo que consiste em passar o chicote da amarra pela paixão e fazê-lo engatar num gato de escape fixado numa antepara à entrada do paiol; deste modo, o chicote fica mais acessível e pode ser solto rapidamente, em caso de necessidade.



Briol – cabo fixo na esteira da maior parte das velas redondas que carrega o pano de encontro às vergas respectivas. As vergas de papa-figos têm quatro briói s e as gáveas, dois.

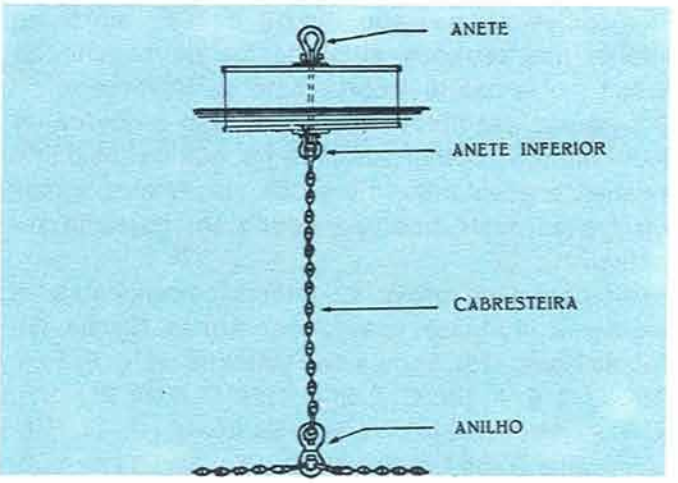
Brisas loucas – ventos variáveis de muito fraca intensidade. As brisas são ventos periódicos que sopram de terra para o mar durante a noite – brisa da terra ou terral – e do mar para a terra durante o dia – brisa do mar ou viração; devem-se ao aquecimento da terra durante o dia e ao seu arrefecimento no decurso da noite. A viração é mais forte que o terral.

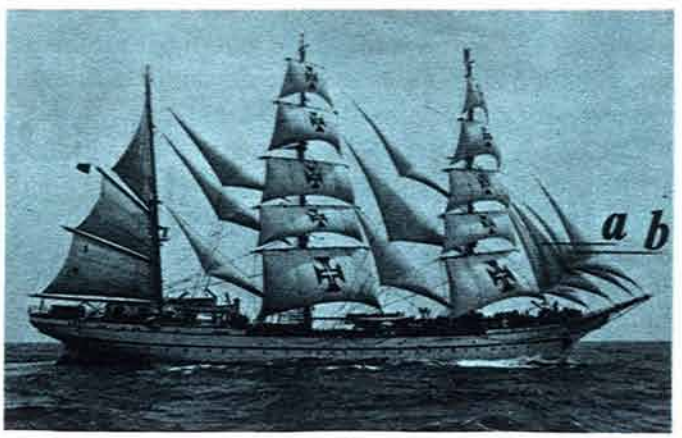
Brulote – navio carregado de matérias inflamáveis usado antigamente na guerra naval para lançar fogo às unidades inimigas; era conduzido a barlavento, perto do adversário e aí abandonado pela sua guarnição depois de lhe ter comunicado fogo. Era também conhecido por navio de fogo.

Bujarrona – vela de proa envergada no estai do mesmo nome e amurada no pau da bujarrona entre as velas de estai e da giba. Nos navios com quatro velas de proa há duas bujarronas, a de dentro (a) e a de fora (b).

Bravos do Oeste – ventos fortes de oeste que sopram com violência no hemisfério Sul, sobretudo entre as latitudes 40º e 60º. Os ventos do Oeste predominam entre os paralelos de 35º e 60º e são provenientes da circulação anticiclónica em volta das altas pressões situadas nas latitudes de 30º N e S.

Brinco – pedaço de amarra de pequeno calibre que se liga ao chicote superior da cabresteira e ao anete da bóia por meio de manilhas de chaveta. A função do brinco é permitir a operação de retirar a bóia para que o navio possa passar o chicote da sua amarra directamente à cabresteira; esta disposição é utilizada para os navios que amarram permanentemente ou que ficam com grande permanência no porto, a fim de evitar que o costado bata na bóia. Para tanto, desmanilha-se o chicote superior do brinco e ala-se o mesmo até surgir a cabresteira que será desmanilhada do anete inferior da bóia para se manilhar directamente no chicote da amarra do navio.





Bulcão – é o mesmo que paspalhão, nuvem negra e baixa podendo ou não largar chuva. Traz, geralmente, à sua passagem, um vento impetuoso, denominando-se então, aguaceiro. Chamam-lhe em calão os marinheiros, barca ou barcaça da água.

Burros da retranca – pequenas talhas engatadas no lais da retranca e nas alhetas do navio ou embarcação, uma por cada bordo, para a aguentar quando a vela se encontra caçada.

Busca-Vidas – é uma fateixa sem patas; serve para apanhar cabos ou outros objectos perdidos no fundo; quando as suas unhas têm a forma de farpa recebe a designação de arpéu.

S. Elpídio
Cap.-frag. AN

desportos

CORTA-MATO DA ARMADA

GRANDE AFLUÊNCIA DE CONCORRENTES

Realizou-se no passado dia 13 de Dezembro, no Alfeite, nos terrenos circundantes do estádio da B. N. L., o já habitual corta-mato da Marinha.

O percurso escolhido, numa extensão de cerca de 4000 metros, compreendia uma subida bastante extensa e acentuada, além dos acidentes normais em provas deste tipo, e mostrou ser bastante selectivo.

Participaram na prova 92 atletas pertencentes às seguintes unidades e serviços: Armas Navais (5). Escola Naval (15), Escola de Fuzileiros (5), C. E. F. A. (15), G. 1 E. A. (6), G. 2 E. A. (12), C. D. M. P. L. (1), N. R. P. «Velas» (4), N. E. «Sagres» (4), N. R. P. «Almirante Gago Coutinho» (2), Esquadrilha de Submarinos (5) e N. R. P. «Fogo» (6).

É de lamentar a ausência de representantes de tantas outras unidades, mas não podemos deixar de louvar a «coragem» dos representantes do «Velas» e do «Fogo», unidades de guarnições reduzidas, batendo-se com selecções de unidades muito maiores. Por outro lado afigura-se-nos que na classificação por equipas, nos moldes actuais, as pequenas unidades têm muito poucas possibilidades; talvez seja esta uma das razões justificativas do seu alheamento.

Perante uma assistência razoável e um sol radioso foi dada a partida aos atletas. Estes começaram por percorrer a pista do estádio da B. N. L. a que se seguiu uma descida e logo após uma ingreme e extensa subida, na direcção da nova piscina coberta, que contornaram por detrás. Seguidamente, após um percurso em terreno acidentado vieram passar em frente do edifício do CEFA e terminaram a prova com mais uma volta à pista. Dos 92 concorrentes vieram a desistir no decurso da prova 13, completando-a e classificando-se, portanto, 79.

Em primeiro lugar classificou-se um atleta do CEFA, o 2.º gr. FZ Silva que chegou com um avanço bastante razoável sobre o seu homónimo da Escola de Fuzileiros, classificado em 2.º lugar.

Por equipas, classificou-se em 1.º lugar o CEFA com 45 pontos, seguido do G. 2 E. A. com 84 e da Escola Naval com 101. Na classificação por equipas apenas interessavam os 5 primeiros elementos de cada unidade concorrente, sendo à pontuação da equipa dada pelo somatório dos seus números de ordem de chegada.

O vencedor do corta-mato da Armada de 1973, 2.º gr. FZ Silva no momento em que cortava a meta.

Uma fase da prova, a difícil subida. Em primeiro plano um cadete da Escola Naval.

Damos a seguir os resultados técnicos do corta-mato:

1.º – 2.º gr. FZ 453/73, Silva	CEFA	12 m 59 s
2.º – 1.º gr. FZ 1258/72, Silva	Esc. Fuz.	13 m 12 s
3.º – 1.º gr. FZ 1191/72, Adão	Esc. Fuz.	13 m 13 s
4.º – 1.º gr. R 1968/71, Martins	Esq. Subm.	13 m 13 s
5.º – Aspirante Januário	Esc. Naval	13 m 24 s
6.º – Mar. A 1232/72, Serafim	CEFA	13 m 25 s
7.º – 2.º gr. C 833/73, Matias	G. 2 E. A.	13 m 26 s
8.º – 1.º gr. A 2645/72, Macedo	G. 2 E. A.	13 m 34 s
9.º – Mar. A 1080/70, Henriques	«Sagres»	13 m 35 s
10.º – 1.º gr. FZ 597/72, Sousa	CEFA	13 m 40 s

FUTEBOL DE CINCO

Iniciou-se em princípios de Dezembro do ano passado a disputa do Campeonato de Futebol de Cinco. Devido a dificuldade em obter campos com as condições necessárias, optou-se pela modalidade sem tabelas, sendo utilizados, em princípio, os campos do CEFA.

Esta iniciativa dos Serviços de Educação Física da Armada tem despertado muito interesse, patente aliás na inscrição de 45 equipas. Estas, por sorteio, foram agrupadas em 8 séries, disputando-se actualmente jogos, em regime de poule, com o objectivo de apurar os vencedores de cada série.

De salientar a existência de unidades e serviços representados por elevado número de equipas, nomeadamente Armas Navais (6), G. 1 E. A. (6), G. 2 E. A. (4), Escola Naval (3), Esquadrilha de Submarinos (3).

E, se nos permitem uma sugestão, atendendo ao interesse que este campeonato tem vindo a suscitar, por que não a sua extensão ao Ultramar? Assim, numa primeira fase teríamos ao nível de Comando Naval ou Defesa Marítima jogos de selecção para apurar equipas representativas que em segunda fase, juntamente com os representantes do C. N. do Continente se defrontariam.

Sabemos que a execução dum campeonato nestes moldes traria muitos problemas, transportes, imobilização de pessoal, etc. No entanto, a sugestão aqui fica.

A equipa do N. R. P. «Comandante Hermenegildo Capelo». Da esquerda para a direita: Mar. T Felizardo, mar. T Torres, gr. CM Valente, gr. CM Peixoto, gr. A Pinheiro, gr. M Meireles, mar. S Fonseca e mar. E Vitor.

Uma fase do jogo «Comandante Hermenegildo Capelo» – Escola de Fuzileiros, que terminou com a vitória dos Fuzos por 4-3.

COLABORAÇÃO

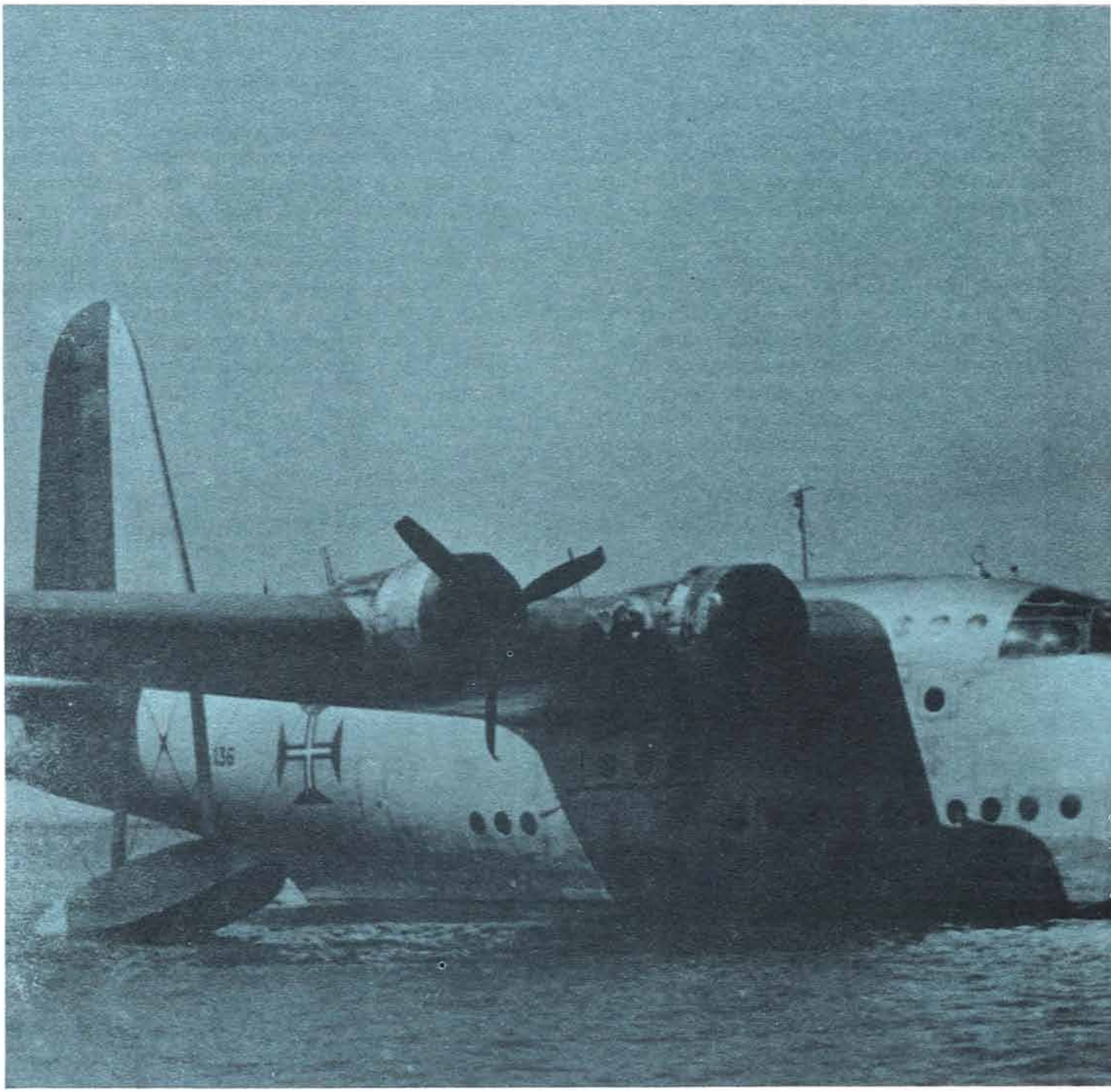
A fim de podermos noticiar acontecimentos de carácter desportivo, ocorridos com pessoal da Armada prestando serviço fora de Lisboa, no Ultramar, Açores, STANAVFORLANT, etc., pedimos aos nossos leitores o envio de colaboração. Esta, que poderá revestir a forma de uma pequena notícia,

acompanhada sempre que possível por fotografia e legenda, deverá ser enviada através do respectivo comando ou directamente para a «Revista da Armada» – Secção de Desportos, Ministério da Marinha, Praça do Comércio, Lisboa-2.

Alexandre da Fonseca
1.º Ten.

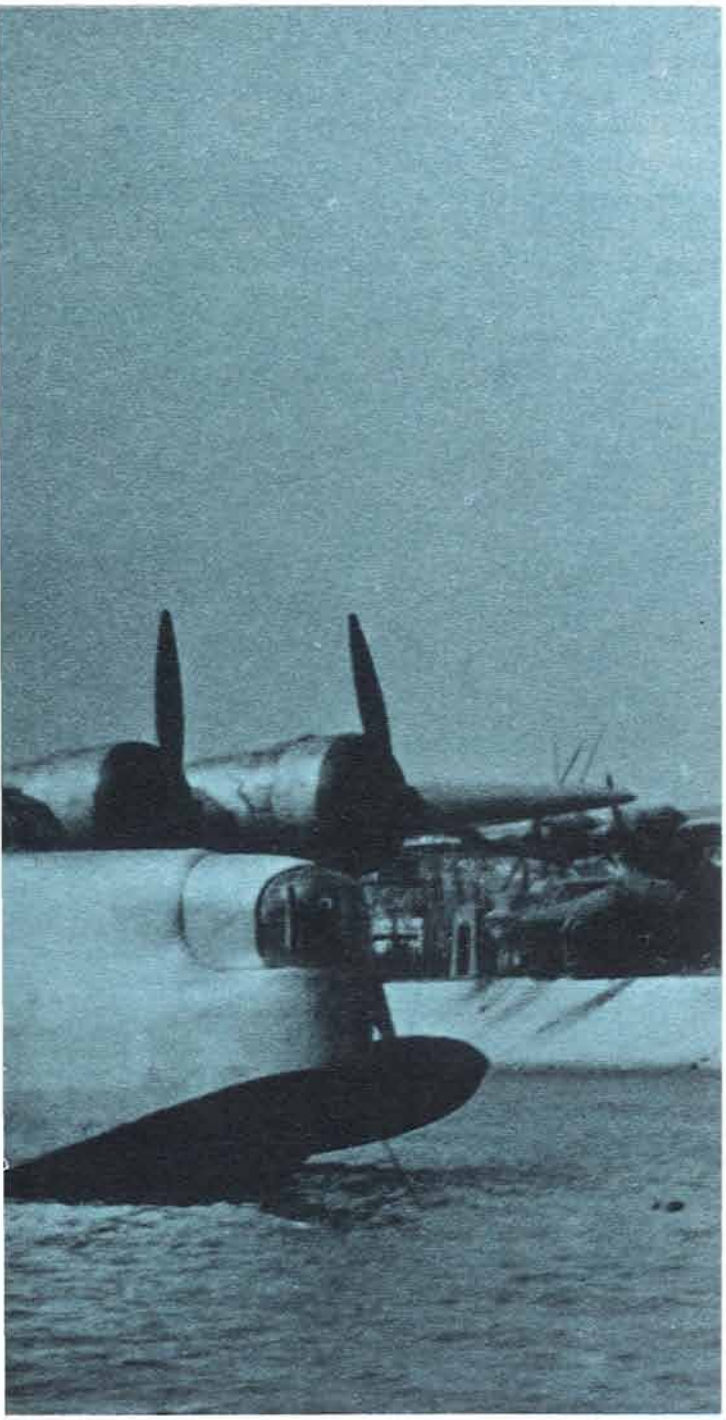
Quando a Marinha tinha Asas...

Depois do regresso – Amarrado à bóia em frente do Bom Sucesso.



No n.º 19 desta Revista, publicado em Abril p.p., na «conversa entre marinheiros» com o c/almirante Paulo Viana, falou-se duma malograda viagem à Guiné num hidro-avião Sunderland, tendo eu prometido contar um dia essa história. Cá estou a cumprir...

Quem viveu a segunda guerra mundial, tem certamente muito más recordações desses negros anos, quanto mais não seja pelas privações que sofreu. Lembram-se dos automóveis a gasogénio, por falta de gasolina? Lembram-se do melaço a substituir o açúcar? Tantas coisas que não havia!



Nós, os da aviação, passávamos a vida de nariz no ar, à espera de aviões dos beligerantes que aterravam com avaria, ou por engano, e ficavam internados por sermos neutros.

Alemães, ingleses e americanos; de caça, de bombardeamento e de reconhecimento, de tudo cá veio parar. Podíamos ter feito uma bela colecção...

Certo dia, debaixo de grande temporal do SW, amarou no Sado e encalhou na península de Tróia um hidro-avião inglês Sunderland, um gigantesco quadrimotor militar empregado em missões de transporte, exploração ou bombardeamento.

Trazido a reboque para o Centro de Aviação Naval do Bom Sucesso, foi ali reparado e depois incorporado nas Forças Aéreas da Armada com o n.º 136.

Nessa altura, estava o nosso Governo interessado no estabelecimento de carreiras regulares com as nossas províncias ultramarinas e este era o aparelho ideal para as iniciar.

Assim, logo que o aparelho ficou operacional foi ordenada a realização de uma viagem de ida e volta à Guiné para dar à guarnição o treino de navegação, comunicações, etc., necessário em viagens desta natureza, procurando ainda a sua adaptação a uma tão grande permanência a bordo (1).

8 de Março de 1944; 03.30 horas TMG. O hidro-avião 136 das Forças Aéreas da Armada descola das águas do Tejo correndo de E para W. Leva a bordo o seguinte pessoal:

– Cap. ten. Paulo L. T. Viana – Comandante
– 1.º ten. Mário E. F. J. de Noronha – 1.º Piloto
– 2.º ten. António Abel R. Mano – Navegador
– 2.º ten. Rui de Barros Brito – 2.º Piloto
– 2.º ten. Júlio Schulz – 3.º Piloto
– 2.º sarg. mec. av. Francisco José Júnior – Mecânico chefe
– Cabo mec. av. António José Redondo – 1.º mecânico
– 1.º tel. João Paulo B. de Almeida – 1.º telegrafista
– 2.º tel. Luís de Sousa Figueiras – 2.º telegrafista.

A guarnição usual fora reduzida de 1 oficial, 1 mecânico e 1 artilheiro, por necessidade imperiosa de economia de peso.

A descolagem decorreu normalmente e foi feita com a Lua na proa e ao longo de oito bóias luminosas fundeadas previamente. De bordo de um gasolina eram lançadas durante a corrida do aparelho bombas iluminantes.

(1) *A distância Lisboa-Guiné é de 1800 milhas.*

Ao fim de 2 minutos e 20 segundos, os 4040 cv dos 4 motores Bristol Pegasus arrancaram da água os 25 424 quilos do aparelho e do mais que ia lá dentro. Estava tudo previsto: a rota, que passava a E das Canárias e a W de Cabo Verde, as comunicações, a previsão meteorológica, a navegação, os quartos do pessoal, etc. Nada fora deixado ao acaso.

Respigámos do relatório do comandante P. Viana o que segue:

Motores funcionando com regularidade, com pressões e temperaturas normais, consumos melhores que os admitidos como prováveis, observações boas e comunicações satisfatórias.

Tão normal tudo correu que após uma hora de voo foi dada ordem à bordada do 1.º piloto para descansar até às 08.00 H, hora em que deveria render a bordada do comandante.

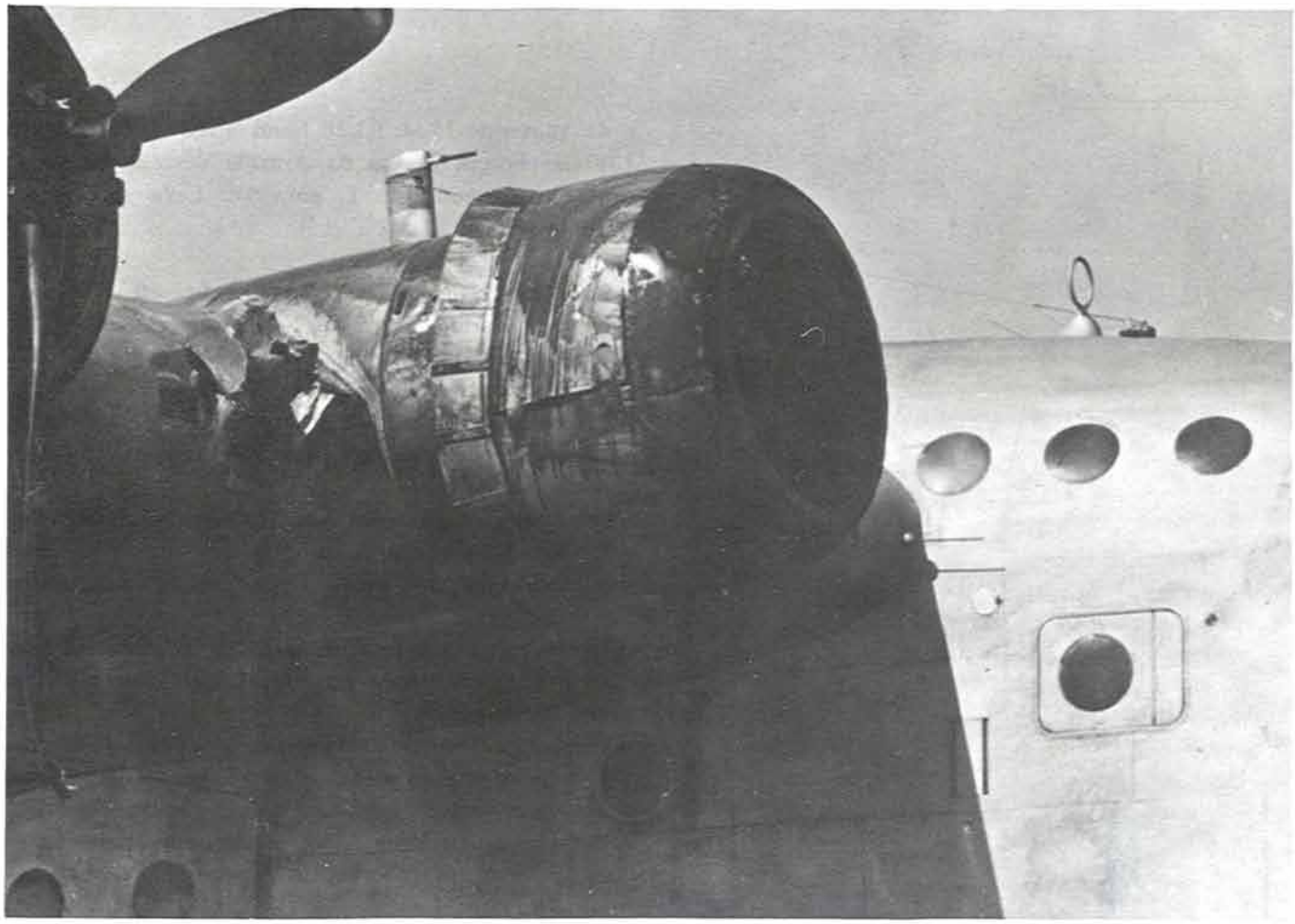
Pelas 05.45 H porém, ou seja, aos 10 minutos da terceira hora de voo, sentiu-se violenta pancada no lado direito, e simultaneamente viu-se um grande clarão... Não tivemos dúvida sobre o que acabava de se passar. Era o desprendimento do hélice do motor interior direito, e nestas condições impunha-se, antes de mais, evitar o incêndio, desligando-lhe os contactos e parando-o. Não sabíamos exactamente a extensão das avarias, mas, mesmo que se limitassem à perda do hélice interior direito, precisaríamos de toda a potência dos restantes motores, pelo menos enquanto se não verificassem as condições de estabilidade do aparelho. Por isso, cortados os contactos do motor inútil, acelerámos a fundo os três restantes.

Não deve parecer estranha a ordem dada imediatamente ao 3.º piloto de fazer uma inversão de rumo, pois tínhamos momentos antes determinado a posição, e sabíamos portanto, que seria a costa do Algarve o ponto a tentar atingir.

Outra circunstância o aconselhava ainda: havíamos deixado por BB cerca de 5 minutos antes, um navio que devia ser neutro – pois navegava totalmente iluminado – e que convinha voltar a encontrar para o caso de amaragem forçada.

Porém, o piloto notava que o aparelho mantinha a custo a estabilidade, apresentando acentuada tendência para meter a asa direita em baixo, o que sendo natural, se deveria procurar evitar por intermédio do estabilizador. Impunha-se também encontrar a velocidade adequada ao regime de três motores, sem perder altura. Por isso, substituimos o tenente Schulz aos comandos,

Pormenor das avarias – Motor interior direito sem hélice; hélice do exterior direito, pás deformadas; rombo no bordo de ataque da asa.



verificando que o aparelho ia descendo e dificilmente mantinha a horizontalidade, mesmo com o auxílio do estabilizador de direcção.

Exercia-se grande esforço sobre os ailerons, e a nenhuma das velocidades, 90-95-100 ou 105, se conseguia evitar perda de altura.

Isto significava que as avarias eram mais extensas do que se supunha. As pás do hélice exterior direito apresentavam grandes deformações que reduziam de forma considerável o seu rendimento, e o deslocamento de ar proveniente do interior da asa direita levava a supor que estaria arrombada, o que diminuia a sustentação.

Se não conseguissemos que o aparelho deixasse de baixar, teríamos que amarar e, porque convinha fazê-lo com o aparelho o mais leve possível, foi dada ordem para se proceder ao esvaziamento do tanque auxiliar da câmara de bombardeamento. O 2.º piloto mantinha-se por trás do lugar de comando e iluminava com uma lâmpada de algibeira o quadro dos instrumentos.

Voávamos a 6000 pés mas, entretanto o altímetro baixou aos 5000 e em breve atingiria os 4000. O rendimento da bomba de mão não se afigurava suficiente para provocar uma diminuição de peso apreciável, além de que esse tanque continha apenas 1600 litros (1152 kg).

Assim, demos ordem ao 1.º piloto para tomar os comandos e proceder ao esgotamento dos tanques principais gradualmente, pois se se conseguissem estabelecer condições de voo para alcançar a costa a gasolina seria preciosa (2).

Entretanto o navio anteriormente avistado tornara a ser localizado fazendo-se rumo para o encontro. Contudo, as condições pioraram, pois tínhamos atravessado uma camada de cúmulos a 5500 pés e, sem luar, a amaragem tornar-se-ia ainda mais difícil.

Iniciou-se então a manobra – actuando as torneiras de emergência – de escoamento dos tanques principais, a qual se revelava também demasiado lenta para o que seria para desejar, pois a sustentação continuava a ser insuficiente e o aparelho continuava perdendo altura.

Tocámos então a postos de amaragem, mas cremos que ninguém se apercebeu disso, tão ocupados estavam todos nas suas tarefas.

O altímetro desceu aos 3500 - 3000 - 2500, tornando-se iminente a amaragem que, a despeito de tudo, procurávamos evitar. Não podíamos demorar mais a ordem para esvaziamento total dos tanques, o que foi feito aos 2000 pés.

Havíamos encontrado a velocidade mais adequada – 95 milhas e procurávamos mantê-la apesar de ser difícil. O aparelho continuava a descer. Vieram os 1500 e os 1000 pés, e a esperança de não amarar quase nos abandonou. Acendemos o projector de amaragem e avisámos o 1.º piloto para estar pronto a reduzir os motores e cortar os contactos.

Alcançáramos o navio e já o havíamos ultrapassado quando o tenente Brito pediu autorização, que lhe foi concedida, para lançar «very lights» vermelhos e emitir S.O.S. em 600 metros.

Cerca de 300 pés, quando a amaragem estava iminente, os comandos começaram a actuar com menos dificuldade e o altímetro parou de descer. Era pois fundamentada a esperança de manter o aparelho em voo, esperança aliás que nos havia coibido de tomar até aquele momento extremo a decisão deliberada de amarar.

De facto, o aparelho não só mantinha altitude, como iniciava uma ligeira subida. Ordenámos então que se fechassem as torneiras de esvaziamento.

Subimos aos 1000 pés e vimo-nos forçados a deixar os comandos, pois o grande esforço realizado havia-nos fatigado.

Por outro lado, havia que apreciar a situação, verificar a possibilidade de amarar já de dia, ou tentar alcançar a costa do Algarve ou mesmo o Tejo.

O 1.º piloto recebeu ordem para procurar subir a 4 ou 5000 pés e manter a velocidade de 100 milhas.

Verificámos que a gasolina era suficiente para o regresso a Lisboa e apenas houve que passar à mão cerca de 600 litros do tanque auxiliar para os tanques da asa esquerda, pois o consumo dos dois motores desse bordo era, naturalmente, superior ao do da direita.

Tudo se havia passado em cerca de 30 minutos e daí para diante pouco temos que acrescentar.

Atingidos os 5000 pés, houve que fazer uma condução que fatigasse o menos possível o motor exterior direito, que vinha trabalhando em condições precárias e ao qual se havia pedido um esforço demasiadamente grande. A diminuição da carga havia melhorado as condições de estabilidade.

Às 09.15 atingimos o Tejo e às 09.20 amarámos tendo-se cortado os motores, pela vibração extraordinária que o extremo direito provocava quando reduzido a marcha lenta.

CONCLUSÕES

O acidente obrigou-nos a desistir de levar a bom termo uma comissão de serviço sob vários aspectos importante e, muito embora tivesse sido por motivos estranhos à nossa vontade, o facto não deixou de nos impressionar, e causar profundo desgosto.

É certo que essa comissão havia sido cuidadosamente preparada e tudo levava a crer, pela forma como decorreram os trabalhos preparatórios, as experiências e a parte mais difícil da viagem, descolagem e primeiras duas horas de voo – que facilmente se levaria a cabo mas, não é menos certo que as circunstâncias imprevisíveis criaram a impossibilidade de concretizar o projecto de ligação directa com a nossa província da Guiné. Ninguém mais do que nós o lamenta, pois era nosso intento trazer para a Marinha não só a primeira viagem directa a Bolama, como seguidamente a Luanda e Lourenço Marques – a já tão discutida linha aérea do

(2) *Durante a guerra houve grande falta dela.*

Império – e mais tarde outras comissões que se entendesse por bem determinar.

Mas nem tudo se perdeu. Encararam-se problemas que apenas se conheciam no seu aspecto teórico, pôs-se ao serviço um aparelho de grande tonelagem, o que constituiu uma prova de competência e boa vontade do nosso pessoal, e tivemos ocasião de ver e poder admirar a disciplina perante o Comando, a calma frente ao dever e a coragem no momento do perigo de 4 oficiais, 1 sargento e 3 praças, cuja actuação deixou a quem teve a honra de os comandar a mais bela recordação da sua longa carreira do ar.

Se é certo que os valores morais estão acima de tudo, valeu bem aquela meia hora de perigo para admirarmos o procedimento, tão elevado e valoroso, daqueles oito marinheiros.

Para nós, resta-nos a satisfação de termos conseguido, com a ajuda da guarnição, reconduzir à base o aparelho numa situação menos fácil e um tanto anormal, o que nos deu um pouco mais de experiência.

Eis um episódio vivido por pessoal da antiga e nobre Aviação Naval. Um entre tantos, que ilustram a fibra dos marinheiros com asas, por vezes tão mal compreendidos pelos camaradas «da superfície»...

Parece-me interessante informar o leitor do destino daqueles que tomaram parte nesta aventura, que só não se transformou em tragédia porque todos mantiveram a calma necessária nos grandes momentos. O cap. ten. Paulo Viana é agora c/almirante na situação de reforma; o 1.º ten. M. de Noronha é brigadeiro da Força Aérea, na situação de reserva; o 2.º ten. R. Mano foi piloto da TAP durante muitos anos, tendo falecido no Rio de Janeiro, durante uma escala naquela cidade; o 2.º ten. B. Brito foi também piloto da TAP, tendo perecido num acidente, durante um voo de treino nocturno; o 2.º ten. J. Schulz passou à reserva com o posto de 1.º ten. e ocupa um alto cargo na TAP; o 2.º sarg. mec. av. F. José Júnior passou à reserva em 1.º sarg.; o cabo mec. av. António José Redondo é capitão SG da Força Aérea e presta serviço no DGMFA, em Alverca; o 1.º tel. João P. B. de Almeida é telegrafista na TAP e o 2.º tel. Luís S. Figueiras morreu no mesmo acidente do 2.º ten. B. Brito.

M. do Vale
Com.

CURIOSIDADES

ZONAS RESERVADAS PARA AVES NA COSTA FRANCESA

Por portaria do Ministério da Natureza e Ambiente, foram reservadas 88 zonas no litoral francês com a finalidade de:

– servir de «escala» às aves migradoras;
– local de criação às aves do país;
– local de alimentação e de repouso às aves que não fazem ninho no litoral mas sim nas visinhanças da costa;
– locais de hibernagem de aves que fazem ninho mais ao norte e param em França para passar o Inverno;
– refúgio de espécies raras ou ameaçadas em França.

Estas oitenta e oito zonas de reserva representam 12% aproximadamente do litoral da França.

Posteriormente foram criadas mais cinco zonas de reserva na Bretanha. O objectivo destas reservas é permitir às aves juntarem-se, reproduzirem-se e viver em segurança nos locais que elas próprio escolheram. Protegidas contra intrusos por guardas, pelas leis e por defesas naturais, as aves em plena liberdade proliferam rapidamente.

(In «Brèves Nouvelles de France»)

QUAL SERÁ A ÁRVORE MAIS VELHA DO MUNDO?

Chow Hui-yen, professor de botânica chinês, afirma que ela se encontra em Taiwan. Pertence à espécie, cujo nome científico é «chamaecyparis» e tem uma circunferência no tronco de 26,8 metros e uma altura aproximada de 50 metros. Junto dela há mais duas da mesma espécie com circunferências de tronco de 19 e 22,5 metros. Cresceram no monte Fuhsing a 40 quilómetros de Taipé. Segundo o referido professor esta árvore deve ter pelo menos 6000 anos.

(In «Noticias de la República de China», de 6-12-73)

filatelia

OS SELOS E A ARMADA

4.º Centenário do Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia por Vasco da Gama

Os três selos que reproduzimos, pertencem à série de oito valores que em 1898 comemorou o «4.º Centenário do Descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia por Vasco da Gama».

Com motivos diferentes os selos foram desenhados por Roque Gameiro, Faria Luna, Correia Belém, João Vaz, Júlio Coelho e Cristino da Silva, gravados a talhe doce e impressos em Londres com uma cor para cada valor, e ainda hoje são apreciados pela beleza do conjunto e pelo expressivo significado que patenteiam.

Acentue-se ainda que esta foi a terceira série comemorativa emitida em Portugal, e que os mesmos desenhos serviram para celebrar a efeméride nos selos então privativos da Madeira e dos Açores, e ainda na Índia, em Macau e em Timor, e com a designação genérica de «África» nas províncias daquele Continente.

Foram retirados de circulação em Julho do mesmo ano, quando terminaram as comemorações e voltaram a circular em 1913 então com sobrecargas e sobretaxas, na Metrópole, e em todas as províncias ultramarinas, e ainda como privativos nos Açores e em Lourenço Marques.

Trata-se na realidade de uma série de muito interesse que alguns coleccionadores consideram mesmo dentro dos chamados selos clássicos de Portugal e que apesar da tiragem muito elevada que tiveram para a época são hoje de acentuada raridade.

NOVOS SELOS PORTUGUESES

Para assinalar o 1.º centenário da OMI-OMM (Organismo Meteorológico Internacional), o Ministério do Ultramar emitiu e mandou pôr em circulação em todos os territórios ultramarinos um selo que tem como motivo o emblema da referida organização. Impressos a offset, com cinco cores, foram postos à venda no passado dia 15 de Dezembro, tendo sido utilizado nos CTT das capitais dos estados e províncias, nesse dia, carimbos alusivos ao primeiro dia de circulação.

SELOS PORTUGUESES EM 1973

Mais um ano passou e, ao fazer-se uma análise do que ele representou para os coleccionadores de selos portugueses, verifica-se que na Metrópole, na quantidade de emissões, variedade de temas, expressão artística e outros elementos de interesse que os selos podem oferecer, nada surgiu merecedor de referências especiais. Já no que respeita aos selos de Portugal Ultramarino, infelizmente, o panorama foi francamente desolador na medida em que, além da série de que falámos acima, apenas o Estado de Moçambique nos brindou com uma série, de muito interesse aliás, com o tema barcos, de procura mundial.

Sabido como é que, nos tempos que correm, os selos postais são uma fonte inesgotável de divulgação e promoção que não conhece fronteiras, não compreendemos o que neste campo aconteceu no passado ano nas portuguesíssimas terras de além-mar. Somos, por princípio, contra o abuso do exagero de emissões, mas não o somos menos contra a sua diminuta ou quase nula aparição. Nem oito, nem oitenta! Cremos que uma redução das quantidades de selos a emitir seria suficiente para solu-

cionar este caso, pois ocasionaria a necessidade de recorrer a novos selos e por conseguinte a uma magnífica oportunidade de dar a conhecer tantas e tantas realidades do Portugal além da Europa.

Assim perfilhamos a ideia de que, independentemente de uma ou duas séries com motivos comuns a todos os territórios, cada Estado e cada Província devia anualmente pôr em circulação séries ou selos privativos. Temas e razões para isso não nos faltam, como certamente não faltarão filatelistas de todo o mundo interessados nesses selos.

G. Brandão
2.º-ten. SG

reportagem

ASSOCIAÇÃO DOS ANTIGOS MARINHEIROS DA ARMADA

Em reunião extraordinária da sua Assembleia Geral, realizada no dia 20 de Julho de 1973, foi o ministro da Marinha, por unanimidade e aclamação, nomeado sócio honorário desta Associação, cujo director, senhor Marques de Figueiredo, deslocando-se a Lisboa, foi portador do respectivo diploma de nomeação de que fez entrega ao ministro da Marinha.

INAUGURAÇÃO DO PRONTO A COMER NO SUPERMERCADO DO MINISTÉRIO

No passado dia 3 de Dezembro o ministro da Marinha inaugurou no Supermercado de Marinha, a funcionar no edifício do Ministério, um serviço de «Pronto a Comer».

O ministro da Marinha, acompanhado pelos contra-almirantes Arantes e Oliveira e Soares Branco, superintendente dos Serviços do Pessoal, foi recebido pelo director da Fábrica Nacional de Cordoaria, comodoro Jacinto Pereira, tendo percorrido demoradamente todas as dependências e serviços em actividade na Secção Comercial n.º 1 dos Supermercados de Marinha, interessando-se vivamente pelo seu funcionamento.

VISITA DO CHEFE DO ESTADO MAIOR DA ARMADA À GUINÉ E A CABO VERDE

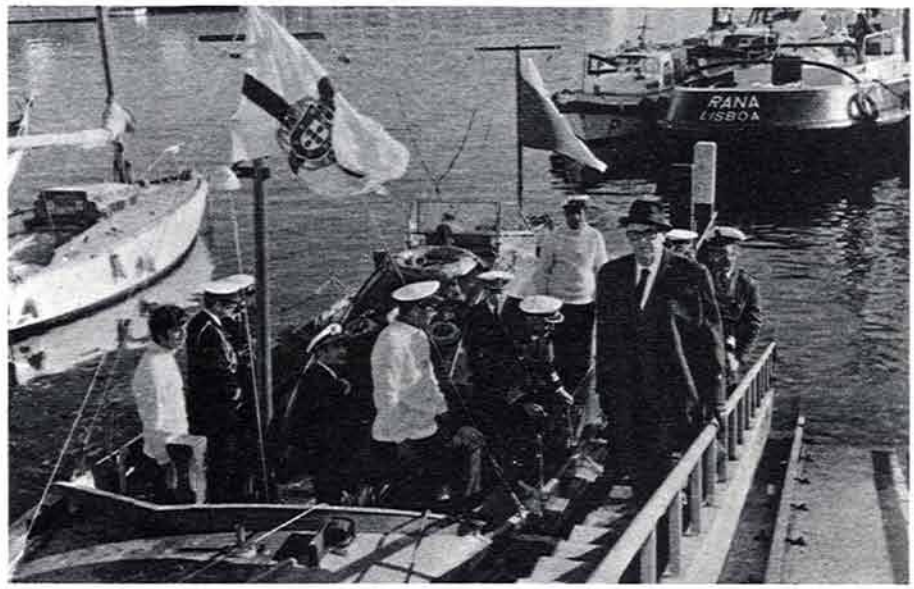
De 4 a 12 de Dezembro, deslocou-se às províncias da Guiné e de Cabo Verde em visita de trabalho, o chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida que se fez acompanhar do chefe da IV Divisão do Estado-Maior da Armada, capitão-de-mar-e-guerra Marques Abrantes; director do Serviço de Abastecimento, capitão-de-mar-e-guerra AN Carlos Mota e do 1.º tenente Pires Neves, seu ajudante de ordens. Durante esta deslocação o chefe do Estado-Maior da Armada efectuou reuniões de trabalho com os comandos, observou unidades e serviços instalados naquelas províncias e contactou com o pessoal da Armada que ali se encontra em comissão.

(Foto de Ramiro Magalhães, 2.º sarg. CM)

AINDA A INAUGURAÇÃO DO ANO LECTIVO NA ESCOLA NAVAL

Pelo interesse de que se reveste, embora atrasadas em tempo, publicam-se as fotos juntas tiradas na cerimónia acima referida. Na primeira, personalidades que têm desempenhado o cargo de ministro do Ultramar e que são, da esquerda para a direita, comodoro Peixoto Correia, doutor Rebello de Souza (actual ministro), contra-almirante Sarmento Rodrigues, professor Silva Cunha (actual ministro da Defesa Nacional) e contra-almirante Lopes Alves. Na segunda fotografia, o doutor Rebello de Souza, actual ministro do Ultramar, com os seus colegas de liceu, comodoro Rogério de Oliveira e capitão-de-mar-e-guerra Dias Martins.

NOVO SALVA-VIDAS PARA O INSTITUTO DE SOCORROS A NÁUFRAGOS



A frota do Instituto de Socorros a Náufragos acaba de ser enriquecida com uma nova unidade, da classe «Liverpool» que se encontrava ao serviço da Instituição similar em Dublin e que vem preencher a lacuna ocasionada pela destruição do salva-vidas «Patrão Rangel» por um temporal, em Sesimbra.

O ministro da Marinha visitou no dia 6 de Dezembro a nova embarcação na doca do Bom Sucesso onde foi recebido pelo director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, contra-almirante Paulino Pereira; director e subdirector do Instituto de Socorros a Náufragos, comodoro Valeriano Gomes e capitão-de-mar-e-guerra Albano Custódio e outros oficiais ali em serviço.

Esta unidade vem provida de equipamento de radiotelegrafia, sonda eléctrica, projector de longo alcance, comando a distância dos motores, pistola lança-cabos, âncora flutuante, cintos de salvação e agulha magnética; conta já no seu activo 47 saídas para socorros no mar, no decurso das quais se efectuou a recuperação de 22 vidas. As suas qualidades náuticas, estado de conservação, condições de funcionamento dos motores e capacidade de manobra são excelentes, o que o ministro da Marinha e restantes individualidades que o acompanharam tiveram oportunidade de comprovar num breve percurso efectuado no Tejo a bordo desta embarcação.

VISITA DE SUA EXCELÊNCIA O PRESIDENTE DA REPÚBLICA AO MUSEU DE MARINHA

Sua Excelência o Presidente da República efectuou no dia 11 de Dezembro uma visita ao Museu de Marinha onde foi aguardado pelo ministro da Marinha; director e subdirector do Museu, contra-almirante Ramalho Rosa e capitão-de-mar-e-guerra Carvalho Andrade, respectivamente e por todos os oficiais que ali prestam serviço.

Sua Excelência o Chefe do Estado teve oportunidade de apreciar os novos arranjos e disposições que ultimamente têm sido feitos nas várias salas do museu, após o que visitou também o Planetário Calouste Gulbenkian.

COMISSÃO DE REDACÇÃO DA REVISTA

A Comissão de Redacção da nossa Revista, inicialmente composta do director e de seis oficiais que constituiam o corpo redactorial, encontrava-se presentemente reduzida ao director e quatro oficiais.

Reconhecendo-se a vantagem de que desta comissão façam parte também sargentos e praças que para o efeito reunam as necessárias qualidades, o ministro da Marinha, por seu despacho de 11 de Dezembro concordou com a proposta de nomeação para o corpo redactorial do sargento-ajudante 1402 Manuel da Conceição Horta, chefe da secretaria da Revista, que passa a fazer parte da respectiva Comissão de Redacção.

SESSÃO PLENÁRIA NO CENTRO DE ESTUDOS DE MARINHA

No dia 12 de Dezembro teve lugar no Centro de Estudos de Marinha, em Belém, mais uma sessão plenária deste organismo cultural do Ministério da Marinha.

Presidiu o contra-almirante Sarmento Rodrigues, estando presentes o presidente da secção de Artes, Letras e Ciências, capitão-de-mar-e-guerra engenheiro maquinista naval Rodrigues dos Santos; o secretário-geral, capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota e os secretários das secções de História Marítima e Artes, Letras e Ciências, engenheiro inspector superior Viriato de Campos e capitão-de-mar-e-guerra Silva Gameiro, respectivamente.

Entre a assistência, além de numerosos académicos, oficiais da Armada e muitos convidados.

Nesta sessão foi designado o membro efectivo, professor dr. Hernâni Cidade para o desempenho do cargo de presidente da secção de História Marítima, vago pelo falecimento da professora dr.ª Virgínia Rau; esta designação teve unânime e entusiástica concordância de todos os membros efectivos do Centro.

Seguidamente o capitão-de-mar-e-guerra Teixeira da Mota fez a apresentação do académico professor dr. Luís de Albuquerque que proferiu uma comunicação subordinada ao tema «O Códice de Bastião Lopes» na qual o autor faz a história recente do manuscrito quinhentista sobre náutica conhecido por aquela designação.

FESTA DE NATAL NO HOSPITAL DA MARINHA

Teve lugar no dia 12 de Dezembro a tradicional festa de Natal dos doentes internados no Hospital da Matinha.

Deram a sua generosa colaboração a esta festa, além do locutor e apresentador Artur Agostinho, os seguintes artistas: Raul Solnado, Badaró, Teresa Tarouca, Simone de Oliveira, Paco Bandeira, Max, as irmãs Alice e Fernanda Amaro, Lídia Ribeiro (acompanhada por Nobre Costa e Raul Silva), Trio Harmonia, Manuel Fernandes, Maria Eva e Ana Hortense, acompanhados por Acácio Rocha e António Proença, orquestra de Jorge Machado (com o pianista Carlos Vilaret) e o conjunto «Os Náuticos».

Ao sarau recreativo que foi organizado pela Cruz Vermelha Portuguesa com o apoio da Armada, assistiu a esposa de Sua Excelência o Presidente da República, sr.ª D. Gertrudes Rodrigues Thomaz que foi recebida pelo ministro da Marinha, encontrando-se presentes o superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Soares Branco; o director do Serviço de Saúde Naval, comodoro Mário Santos; o director e subdirector do Hospital, capitão-de-fragata médico naval Ferraz de Abreu e capitão-de-fragata médico naval Baptista Coelho, respectivamente, bem como todo o corpo clínico.

ALTOS CARGOS DA ARMADA

Com a presença de muitos oficiais e amigos, decorreram nos dias 13, 17 e 18 de Dezembro as entregas dos cargos de director do Museu de Marinha, superintendente dos Serviços do Pessoal, director-geral dos Serviços de Fomento Marítimo, superintendente dos Serviços do Material e director do Instituto Superior Naval de Guerra. Estes cargos passam a ser desempenhados, respectivamente pelos contra-almirantes Correia Guedes, Santos e Silva e Soares Branco, comodoro Silva Braga e contra-almirante Paulino Pereira.

DESPEDIDA DO DESTACAMENTO N.º 3 DE FUZILEIROS ESPECIAIS

Afectuosas manifestações de amizade rodearam a partida de Porto Amélia do Destacamento N.º 3 de Fuzileiros Especiais que irá continuar no distrito de Tete a sua comissão em terras de Moçambique.

No snack-bar «Pemba», o seu gerente, sr. Leite Veloso, homenageou os componentes desta Unidade com um almoço que ali lhes ofereceu e ao qual compareceram, além do representante do governador do Distrito, intendente

dr. Marques de Castro, várias entidades militares e civis, representantes dos clubes desportivos locais e dos órgãos da Informação.

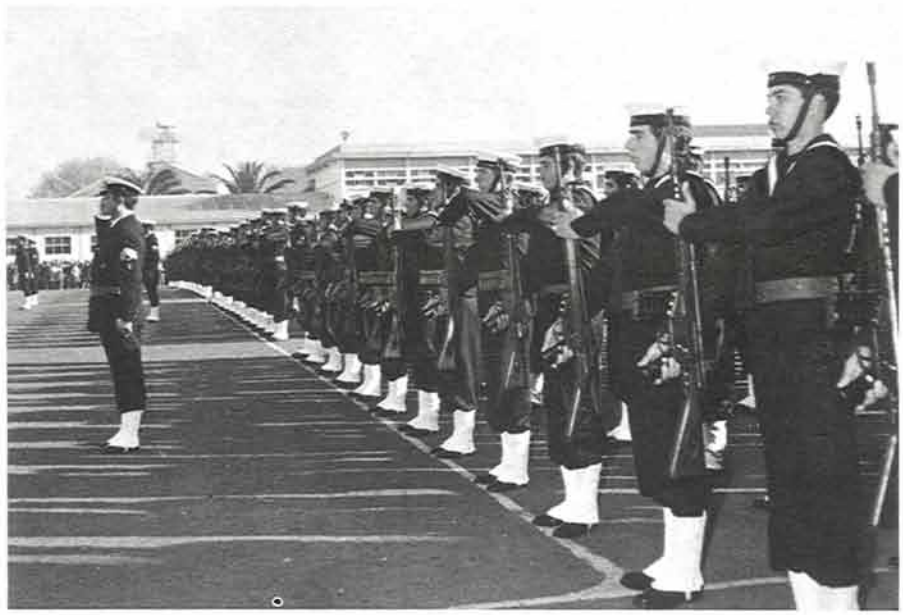
Também no Comando da Defesa Marítima do Porto de Porto Amélia, o seu comandante, capitão-de-fragata Saturnino Monteiro e respectiva guarnição, ofereceram um almoço de despedida àquele Destacamento o que bem evidencia o grau de camaradagem existente entre os militares das várias unidades da Armada que no Ultramar estão cumprindo as suas comissões de serviço e ainda o apreço em que são tidos pelos componentes dos diferentes ramos das Forças Armadas e das entidades locais.

(Colaboração do capitão-tenente Pedro Pessoa Lopes)

FESTA DO NATAL NA ESCOLA NAVAL

No dia 14 de Dezembro teve lugar na Escola Naval a tradicional festa de Natal que reuniu além do respectivo comandante, comodoro Barahona Fernandes, o corpo docente, alunos, militares e funcionários civis que prestam serviço neste estabelecimento de ensino da Armada e seus familiares. Do programa constou um acto de variedades e distribuição de brinquedos às crianças, bem como uma merenda servida a todos os presentes.

JURAMENTO DE BANDEIRA NO GRUPO N.º 1 DE ESCOLAS DA ARMADA



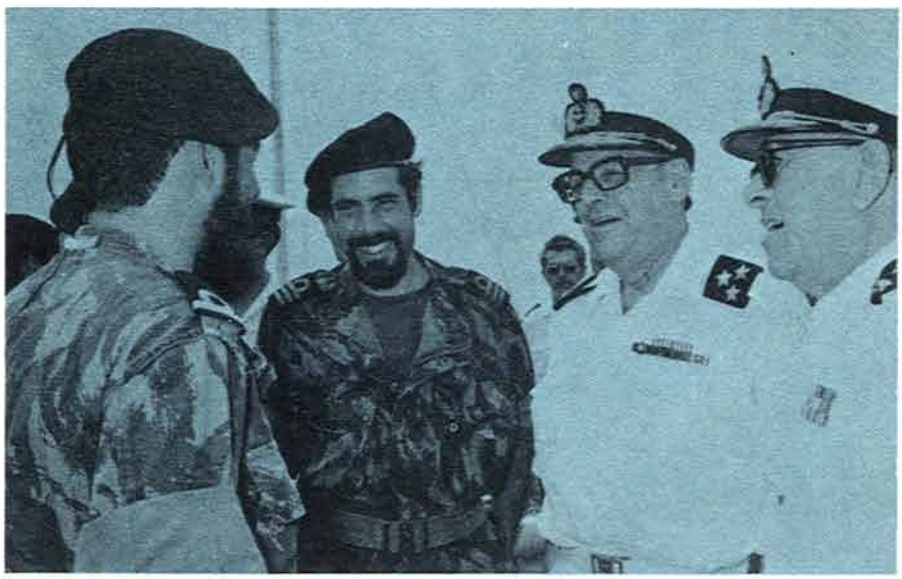
Em Vila Franca de Xira, no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, decorreu no dia 14 de Dezembro o juramento de bandeira de 875 recrutas, voluntários e alunos do curso de alistamento de artífices condutores de máquinas que constituem a 4.ª incorporação do ano de 1973.

Presidiu o director do Serviço do Pessoal, comodoro Tengarrinha Pires, tendo assistido o chefe da 1.ª Repartição da Direcção do Serviço de Instrução, em representação do respectivo director, capitão-de-fragata Loureiro Barbosa; o comandante da unidade, capitão-de-mar-e-guerra Almeida d'Eça e outras entidades civis e militares.

Feita a exortação aos alunos pelo director dos cursos de instrução de recrutas, 1.º tenente RN Sousa Santos e a leitura dos deveres militares pelo 2.º tenente SG Joaquim Aires, foram distribuídos prémios escolares aos alunos que mais se distinguiram durante o curso. Pouco depois, foi proferida a fórmula do juramento de bandeira que todos repetiram, após o que foi entoado o hino nacional. O batalhão escolar desfilou seguidamente sob o comando do capitão-de-fragata Vasconcelos Castelo, tendo a cerimónia encerrado com a exibição dos alunos em exercícios de preparação física, manejo de arma e luta de ataque e defesa.

VISITA DA FILHA DE SUA EXCELÊNCIA O CHEFE DO ESTADO AO HOSPITAL DA MARINHA

A sr.ª D. Maria Natália Rodrigues Thomaz efectuou no dia 20 de Dezembro uma visita aos militares internados no Hospital da Marinha.
Acompanhada pelas sras. D. Maria Ermelinda Ferreira de Almeida, esposa do chefe do Estado-Maior da Armada; D. Maria Amélia Pita e Cunha e D. Maria Helena Valente de Araújo, da Secção Feminina da Cruz Vermelha Portuguesa e da sr.ª D. Maria Teresa Carvalho Pinto, chefe do grupo de senhoras da Cruz Vermelha Portuguesa que presta serviço naquele hospital, a sr.ª D. Maria Natália Thomaz visitou os vários doentes internados interessando-se pelo seu estado, a todos tendo sido distribuidas prendas de Natal.



VISITA DO MINISTRO DA MARINHA A ANGOLA

De 20 a 28 de Dezembro deslocou-se a Angola o ministro da Marinha em visita a unidades e serviços da Armada ali instalados.
O ministro da Marinha, além de observar o Comando Naval e outras instalações existentes em Luanda, deslocou-se a Cabinda, Sto. António do Zaire, Luso, Lungué, Lobito, Benguela e Moçâmedes tendo confraternizado no dia de Natal com o pessoal da Marinha nas Instalações Navais da Ilha do Cabo.
Na foto, vê-se o ministro da Marinha numa unidade de fuzileiros e, por se achar interessante, publica-se outra de uma lancha de desembarque pequena, sobre um camião, no desfile do Dia de Portugal em Luanda.

FESTA DE NATAL DO ARSENAL DO ALFEITE

A festa de Natal dedicada aos filhos de todos os servidores do Arsenal do Alfeite decorreu no dia 21 de Dezembro no Coliseu dos Recreios.

Representando o ministro da Marinha ausente no Ultramar, compareceu o superintendente dos Serviços do Material, comodoro Silva Braga, tendo assistido o administrador deste estabelecimento fabril, capitão-de-mar-e-guerra engenheiro construtor naval Caldeira Saraiva, os membros do Conselho de Administração e mais de 4000 pessoas entre funcionários do Arsenal e suas famílias, sendo distribuidas uma merenda e prendas a cerca de 1500 crianças.

VISITA DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA A MARINHEIROS FERIDOS EM COMBATE

O chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ferreira de Almeida, efectuou no dia 21 de Dezembro uma visita aos marinheiros internados no Hospital da Marinha por ferimentos recebidos em combate.

Inteirando-se do seu estado de saúde, o chefe do Estado-Maior da Armada expressou-lhes o seu desejo de um pronto restabelecimento.

quarto de folga

AUTÊNTICO...

Num departamento da Direcção-Geral dos Serviços de Fomento Marítimo deu entrada um requerimento referente ao embarque de dois polacos, cujos nomes mencionava como:

PIWNE NIEMA
ZIELONE NIEMA

O facto dos apelidos serem os mesmos suscitou dúvidas e foram pedidos esclarecimentos.

A pessoa que fez o requerimento tirou os elementos dos respectivos bilhetes de identidade, julgando serem estes os nomes.

Verificou-se depois que PIWNE e ZIELONE são as cores dos olhos e NIEMA quer dizer «nenhuns» e refere-se a sinais particulares.

Em resumo, o requerimento pedia para embarcar os senhores:

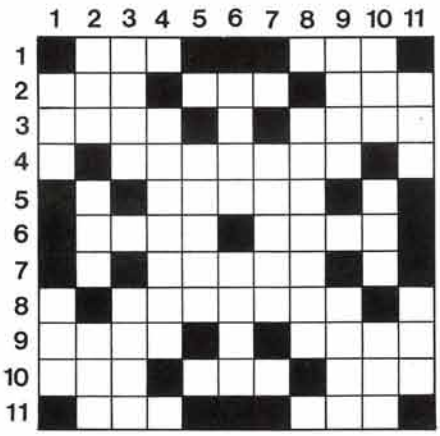
Castanhos (?) Nenhuns
Azuis (?) Nenhuns

em vez de

CYBULSKI JAM
SUSKIEWILZ KAZIMIERZ

que eram realmente os nomes autênticos, e que constavam também dos bilhetes de identidade.

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 – Embocadura; jibóia. 2 – Bílis; a favor; rente. 3 – Desgraça; imperador romano. 4 – Moviam os remos. 5 – Resumes. 6 – Vence; alar. 7 – Delongai. 8 – Estimas. 9 – Lodo; duna. 10 – Agora; nave; peça de espingarda que percute a cápsula. 11 – Decâmetro quadrado; maior.

VERTICAIS: 1 – Apelido do antigo chefe da Banda da Armada; insignificância. 2 – Barrete moirisco; canoa de uma só peça e sem quilha (bras.); altar. 3 – Antiga embarcação indiana (inv.); guarnecer de asas. 4 – Ficava. 5 – Dinheiro. 6 – Gozem; porção de terra rodeada de água. 7 – Apupai. 8 – Brotavam. 9 – Rezem; enxuto. 10 – Prefixo do ar; período; exalar. 11 – Génio; parque para aclimatação de animais (abrev.).

SEASA
Cabo aux. RA

(Solução na pág. 34)

PROBLEMA DE BRIDGE

O rober que se segue foi jogo de campeões. Experimente colocar-se no lugar do Sul e, depois de ter feito o seu plano, confronte-o com o dos declarantes.

NORTE	SUL
♠ 9	♠ A 10 5
♡ A D 10	♡ R V
◇ R V 9 8 5 2	◇ 10 6 4
♣ 9 8 2	♣ A D 10 7 3

Norte e Sul estão vulneráveis. As declarações são as seguintes:

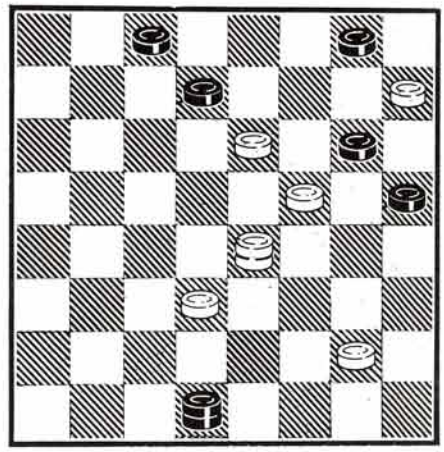
NORTE	*LESTE*
1 ouro	3 espadas
passo	passo
SUL	*OESTE*
3 sem trunfo	passo

Oeste atacou com o 8 de espadas, e o Sul, para impedir que os adversários façam o máximo de vasas deste naipe, deixa passar. À terceira saída de espadas o Oeste joga o Rei, mas o Leste deita o Ás de ouros!

Como teria continuado?

(Solução na pág. 34)

DAMAS



As brancas jogam e ganham.

(Solução na pág. 34)

PUZZLE DE PALAVRAS

B 1	F 2	C 3	I 4	⚓	D 5	F 6
B 7	C 8	⚓	A 9	F 10	⚓	⚓
⚓	E 11	G 12	I 13	A 14	E 15	⚓
G 16	H 17	D 18	I 19	⚓	B 20	F 21
C 22	H 23	D 24	⚓	A 25	D 26	⚓
H 27	C 28	C 29	⚓	C 30	B 31	E 32
⚓	I 33	G 34	E 35	A 36	=	⚓

A – Queima ..	36	14	25	9			
B – Guerra ...	7	31	20	1			
C – Aquecido	30	3	29	22	28	8	
D – Habita	5	24	18	26			
E – Fruta	11	32	35	15			
F – Cola	2	6	10	21			
G – Entregou	16	12	34				
H – Rio	23	17	27				
I – Feiticeira	33	19	13	4			

A. Chuquere
Cap.-frag.

(Solução na pág. 34)

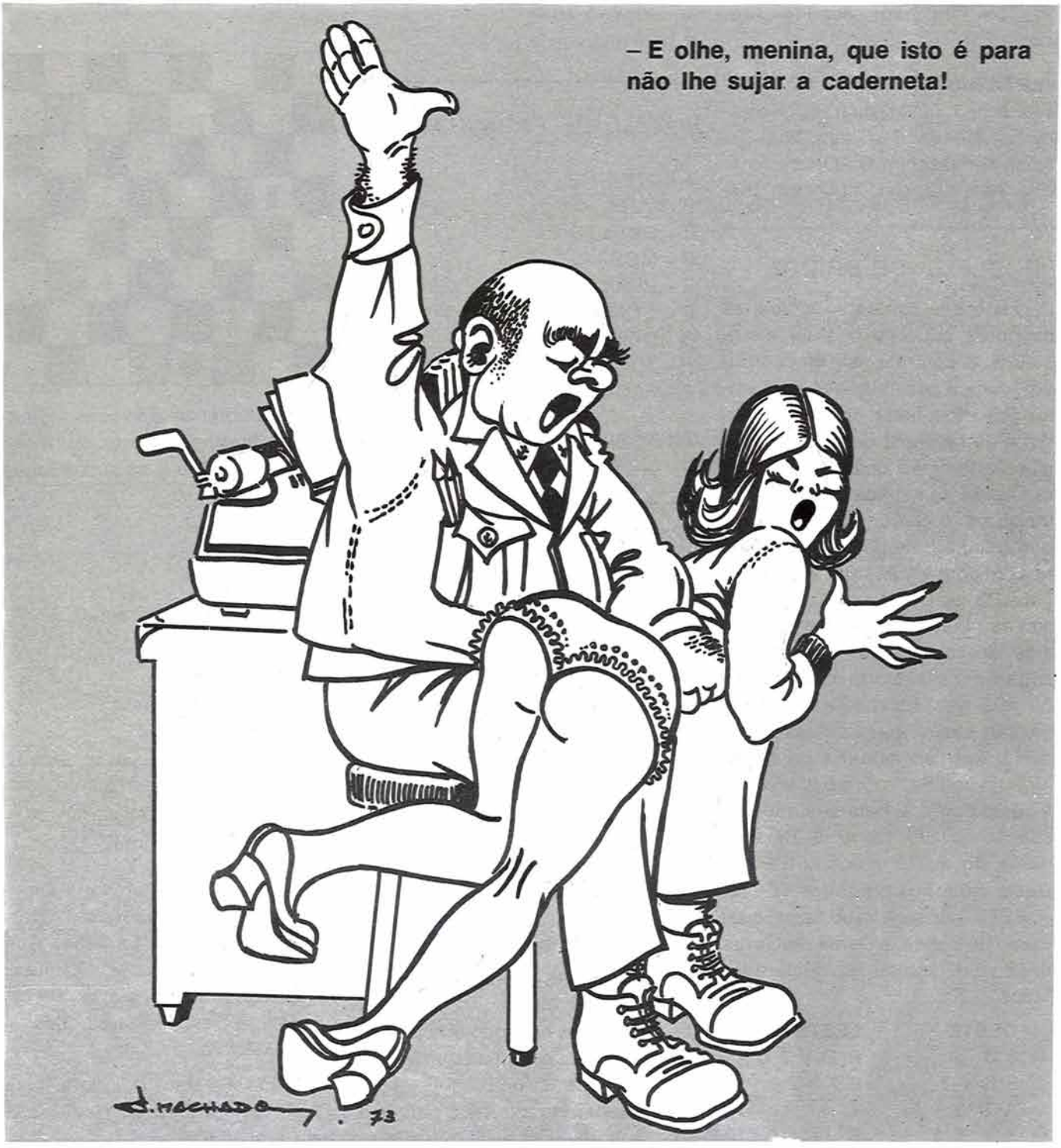
CONCURSO N.º 29

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

S M T S O C A C C A C O O D I M O A I T
T O O C S A T Ç A C N O A H L A D O R E
M L M H E T N O R E C O N I R D I A A R
I I A I O E Z A G T A S O S A I C C Ã I
S D R O D O A G I O F M S T D A R A S O
M O A H T R S I R C R O M O A P O P O N
O C R I K A V R A F R O L A F U B L N A
A O R E N G N O F A U I P O U L E P C R
R R R N T O B S A U B C O R O I D O T O
R C N A Z E S O D E D L M I D H A Ç N O
O L K M C O I D I O A O A G R S O I A G
Ç H A R S F S L O Ã F L T I A Ç Ã O E E
M P E T N A F E L E Ã D O R P A O N L L
E I G H N R O Z O L G R R K O C O S T E
D E F O A M O A E N A N O E E A A S O A
J A R B E Z A S I F Z A P A L C S A R L
R O T G L M T O E T E D I C I O T R C I
O D A R L I S L R O L I H I S P O G O R
N I X C N O A J A Z A E D O M I I L A O
T A N B A R J É Z N A P M I H C H O C G

Veja se consegue descobrir nomes de 16 animais da fauna ultramarina.
Procure em todos os sentidos, menos obliquamente.

Basto Carreira
Cap.-m.-g. RF



SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Foz; boa. 2 – Fel; pró; res. 3 – Azar; Nero. 4 – Remavam. 5 – Somas. 6 – Bate; içar. 7 – Adiai. 8 – Avalias. 9 – Vasa; medo. 10 – Ora; nau; cão. 11 – Are; mor.

VERTICAIS: 1 – Fão; avo. 2 – Fez; uba; ara. 3 – Olar; asar. 4 – Restava. 5 – Moeda. 6 – Riam; ilha. 7 – Vaiai. 8 – Nasciam. 9 – Orem; seco. 10 – Aer; era; dar. 11 – Sol; zoo.

PROBLEMA DE BRIDGE

O Oeste deu-se conta de que, se os ouros estivessem bem distribuídos, o contrato estaria cumprido. A única possibilidade de o evitar era a de fazer crer ao declarante que a dama de ouros estava a Leste. Por isso, quando na terceira jogada de espadas baldou o ás de ouros, o Sul ficou convencido que o tinha feito para que o Leste ficasse com a mão de ouros, ao jogar a Dama. Deste modo o Sul passou ao naipe de paus. Passando a mão ao morto com a Dama de copas jogou do Norte o 9 de paus e na sua vez baixou-se deixando passar. Oeste, para se assegurar que o Sul não mudaria de plano, jogou o seu Rei sobre o 9, e voltou a ouros com o 3. Sem qualquer hesitação, o Sul jogou o Reis de ouros do morto e voltou a Paus. Deste modo, os parceiros LESTE-OESTE conseguiram fazer duas vasas de paus e a Dama de Ouros, dando um cabide ao declarante: Mãos:

	OESTE	LESTE
♠	8 3	R D V 7 6 4 2
♡	9 6 4 3	8 7 5 2
♢	A D 3	7
♣	R V 5 4	6

DAMAS

Brancas	Pretas
1. 2g - 3f	1d - 4g
2. 4e - 6c	6g x 4e x 2c
3. 6c x 8e	4g x 7d
4. 8e x 4a x 1d e ganham	

PUZZLE DE PALAVRAS

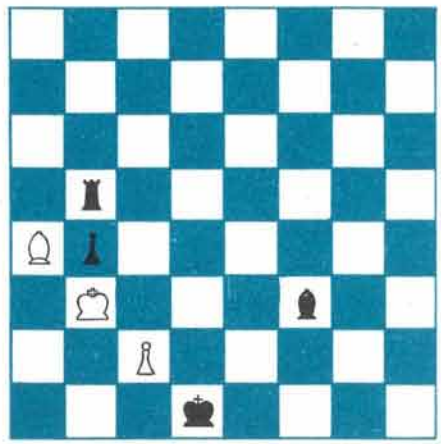
A – ARDE
B – LUTA
C – QUENTE
D – MORA
E – PERA
F – GOMA
G – DEU
H – TUA
I – FADA

Água mole em pedra dura tanto dá até que fura.

PROBLEMAS PARA ENTRETER

(Solução dos problemas publicados no número anterior)

6 – Para obter uma rede de vincos como a que foi apresentada procede-se da seguinte maneira: Enrole o papel de forma a que fique em tubo com o diâmetro entre 1 cm e 1,5 cm. Depois, com o indicador e o polegar da mão esquerda comprima a ponta do tubo até a achatar. Em seguida, com o indicador e polegar da mão direita comprima o tubo num ponto tão próximo quanto possível dos dedos da mão esquerda mas de modo que a compressão se faça segundo um plano perpendicular ao da primeira. Tendo o papel bem apertado empurre as mãos uma contra a outra para os vincos ficarem marcados. Depois disto, tire a mão esquerda conservando os dedos da mão direita bem apertados. Com o indicador e polegar da mão esquerda faça nova compressão próxima da segunda no mesmo plano da primeira empurrando depois os dedos de cada mão uns contra os outros e assim sucessivamente. O papel deve ficar no fim com o vago aspecto de elos de uma corrente. Desdobrando, obteremos (com mais ou menos categoria, claro) o desenho que pretendíamos.



7 – Para obter as posições indicadas no problema, parta da disposição que a figura mostra e jogue como se indica:

Brancas
1
2 P-B4
3 R come P (cheque)

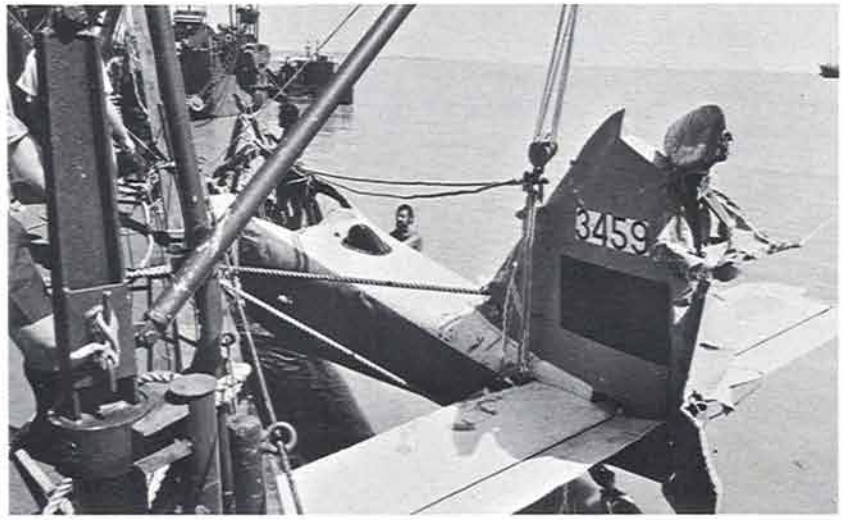
Pretas
B-Q4 (cheque)
P come P em passant (duplo cheque)

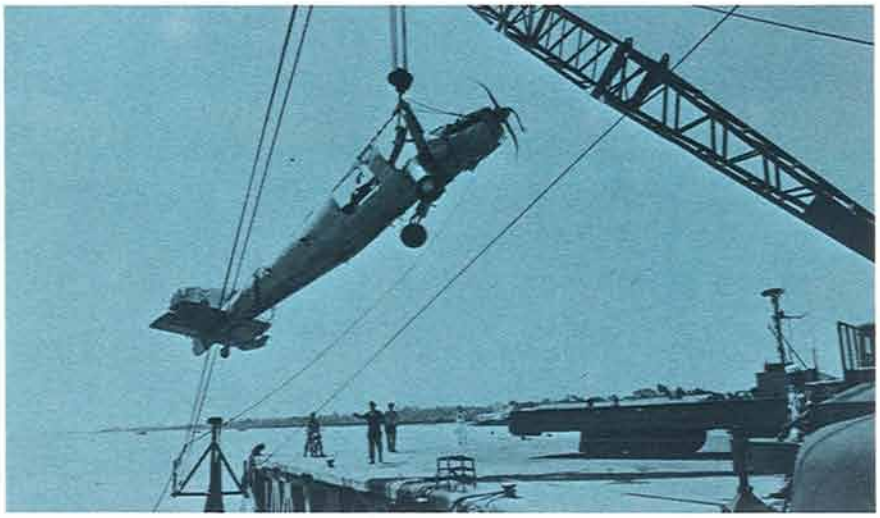
SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 27

Tomar, Belmonte, Pombal, Almourol, Estremoz, Redondo, Elvas, Marvão, Trancoso, Lamego, Guimarães, Beja, Penela, Palmela, Arraiolos, Almada, Leiria, Alvito, Óbidos, Silves, Linhares, Sesimbra e Mértola.

VENCEDOR: Raul P. Costa, mar. C n.º 183/68. Estação Radionaval de Cabo Verde.

Colaboração das Forças Navais da Guiné na recuperação de um avião da FAP

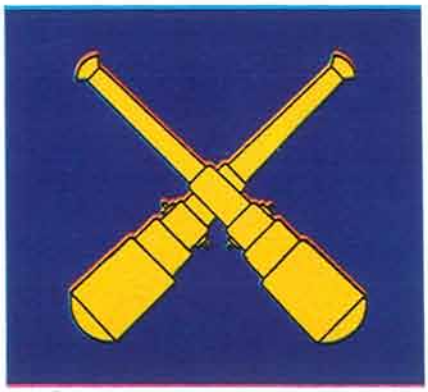




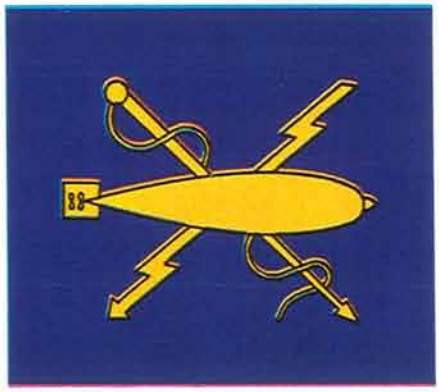
Um avião DO-27 da Força Aérea teve de fazer uma aterragem forçada, devido a uma avaria mecânica, algures nos lodaçais da Província da Guiné.
Forças Navais na área acorreram prontamente recolhendo os tripulantes, conseguindo-se mais tarde, com o auxílio de mecânicos da FAP que desmontaram a asa do avião, trazê-lo para Bissau a bordo de uma unidade naval, a fim de posteriormente ser recuperado para o serviço.

(Colaboração do Comando da Defesa Marítima da Guiné)

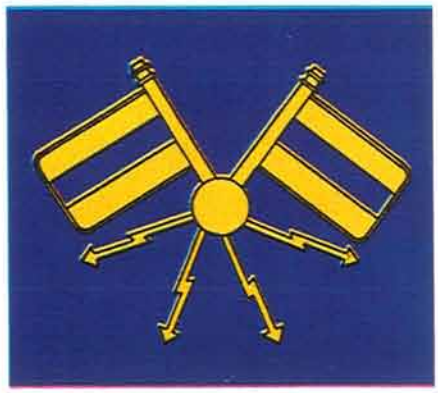
Distintivos de especializações e de curso para oficiais



Especialização em artilharia

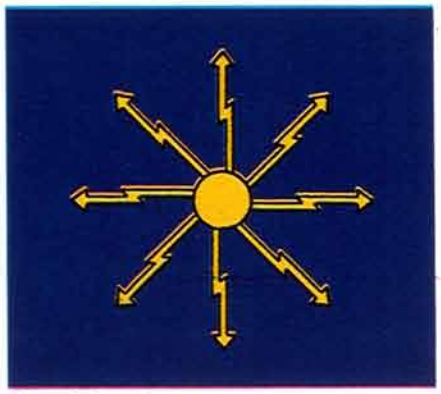


Especialização em armas submarinas



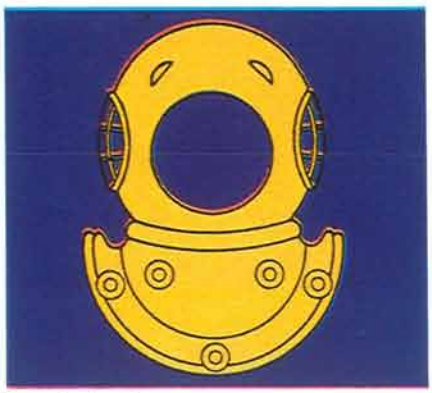
Especialização em comunicações

Especialização em educação física



Especialização em electrotecnia

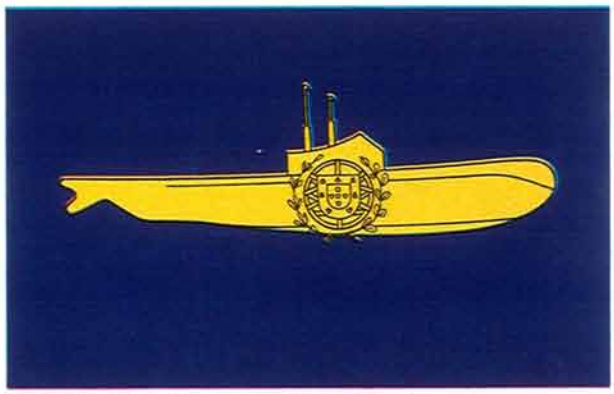
Especialização em fuzileiro especial



Especialização em mergulhador-sapador

Especialização em oceanografia

Curso de engenheiro hidrógrafo



Especialização em navegação submarina

Cor dos distintivos: Dourado.
Estes distintivos são usados no lado direito do peito, sendo o seu uso obrigatório para os oficiais subalternos e facultativo para os oficiais generais e superiores.